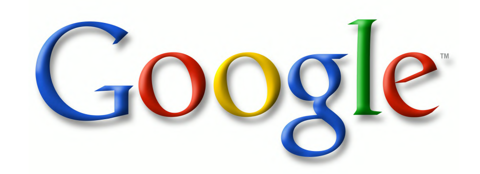


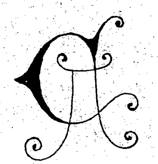
Le Mécanisme
de la
Vie moderne

PAR

le Vicomte G. d'AVENEL

5e SÉRIE

Les grandes hôtelleries — La Bourse
Les transports urbains
(omnibus, tramways, métropolitain)
Porcelaines et faïences — Tapis et tapisseries



Librairie Armand Colin

Paris, 5, rue de Mézières

LE MÉCANISME

DE

LA VIE MODERNE

OUVRAGES DU MÊME AUTEUR

Richelieu et la Monarchie absolue (Ouvrage couronné par l'Académie française. — Grand prix Gobert, 1889). 4 vol. in-8, 2e édition :

Le Roi et la Constitution. — La noblesse et sa décadence. — Administration générale (Finances, Armée, Marine, Cultes, Justice). — Administration provinciale. — Administration communale.

La Fortune privée à travers sept siècles, 3e édition. — L'Argent. — La Terre. 1 vol. in-18 jésus (1895).

Paysans et Ouvriers depuis sept cents ans, 3e édition. (Salaires et Dépenses). 1 vol. in-18 (1899).

Le Mécanisme de la vie moderne. 5 vol. in-18 jésus :

1re *série* (3e édition) : Les magasins de nouveautés. — L'industrie du fer. — Les magasins d'alimentation. — Les établissements de crédit. — Le travail des vins.

2e *série* (2e édition) : Le papier. — L'éclairage. — Les compagnies de navigation. — La soie. — Les assurances sur la vie.

3e *série* (2e édition) : La maison parisienne. — L'alcool et les liqueurs. - Le chauffage. — Les courses.

4e *série* : L'habillement féminin. — La publicité. — Le théâtre. — Le prêt populaire.

5e *série* : Les grandes hôtelleries. — La Bourse. — Les transports urbains (omnibus, tramways, métropolitain). — Porcelaines et faïences. — Tapis et tapisseries.

Les Français de mon temps. 1 vol. in-18 (1904). 8e édition.

La Noblesse française sous Richelieu. 1 vol. in-18 (1901).

Histoire économique de la propriété, des salaires, des denrées et de tous les prix en général, *depuis l'an 1200 jusqu'à l'an 1800* (Ouvrage auquel ont été décernés par l'Académie des sciences morales et politiques les *deux prix Rossi* de 1890 et de 1892.) 4 vol. grand in-8, publiés sous les auspices du Ministère de l'Instruction publique (Imprimerie nationale). En vente chez Leroux.

La réforme administrative. 1 vol. in-18 (1891).

Lettres du cardinal Mazarin *pendant son ministère* (suite de la publication commencée par M. Chéruel, dans la *Collection des documents inédits sur l'Histoire de France* : les tomes VII, VIII et IX, Imprimerie nationale (1893-1905).

Les Évêques et Archevêques de Paris, *depuis saint Denis jusqu'à nos jours, avec des documents inédits.* 2 vol. in-8 (1876).

LE MÉCANISME

DE

LA VIE MODERNE

PAR

le Vicomte G. d'AVENEL

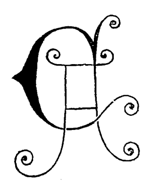
Cinquième Série

LES GRANDES HÔTELLERIES — LA BOURSE

LES TRANSPORTS URBAINS

(OMNIBUS, TRAMWAYS, MÉTROPOLITAIN)

PORCELAINES ET FAÏENCES — TAPIS ET TAPISSERIES



Librairie Armand Colin

Paris, 5, rue de Mézières

1905

LE MÉCANISME

DE

LA VIE MODERNE

5e SÉRIE

CHAPITRE XIX

LES GRANDES HOTELLERIES

I

De l' « Hôtel-Dieu » à l' « Élysée-Palace ».

L' « hôte » envoyé des dieux. — « Touristes » et « vagabonds ». — Douze voyageurs par jour à la frontière de Provence au moyen âge. — Les déplacements d'autrefois. — Bagages d'un prince. — Les hôtelleries des XVIe et XVIIe siècles. — Les hôtels de Suisse au temps de Montaigne. — Les voyages sous Henri IV. — De Paris à Dijon « avec le messager ». — « Une dame très honnête » demande à partager une « chaise ». — Les Anglais en France sous Louis XV. — Mobilier et repas dans les auberges. — Les hôtels sous le Consulat.

La plus vieille hôtellerie parisienne c'est l'Hôtel-Dieu; la plus récente c'est l' « Élysée-Palace » des Champs-Élysées. De l'une à l'autre fondation les rites de l'hospitalité ont changé, et aussi sa forme et ses prix.

L'hôte, sacré pour les peuples antiques, n'est plus regardé de nos jours comme « envoyé des dieux », si ce n'est par les aubergistes qui comptent sur lui pour alimenter leur commerce. Car si, comme le chante un opéra comique,

Chez les montagnards écossais
L'hospitalité se donne et ne se vend jamais,
Non, jamais, jamais, jamais.

l'étranger n'est vraiment accueilli gratis que dans les pays où il en vient peu ou point, et c'était peut-être parce qu'il ne s'en voyait guère qu'on les recevait si bien jadis.

Chez quelques nations, où les mœurs primitives se sont conservées, le voyageur trouve encore des caravansérails — abris dénués d'ailleurs de toute commodité — où il peut gîter sans payer ; dans la plupart des États civilisés les nomades se divisent en deux catégories : ceux qui ont de l'argent s'appellent des « touristes, » ceux qui n'en ont pas se nomment des « vagabonds ». Si la charité n'a plus de lit à leur aumôner dans ses asiles, — « hospitalité de nuit » — la police leur en impose un dans ses prisons. C'est désobéir à la loi que de ne pas demeurer quelque part.

« Béni soit Dieu qui a placé les tunnels là où passent les chemins de fer ! » disait un vaudeville du siècle dernier. Des voyageurs et des auberges, il semble banal de dire que les premiers précèdent les secondes, que l'affluence des uns détermine la création des autres. Quoique le fait, aujourd'hui,

ne soit plus toujours vrai : souvent dans nos centres urbains et nos stations estivales d'Europe, mieux encore dans les embryons de villes du nouveau monde, la fondation de vastes hôtels a pour but d'attirer une population, flottante ou stable, et y réussit. Ce sont les logis, en ce cas, qui suscitent les habitants.

Encore faut-il que les logis ainsi offerts soient d'un accès facile, grâce aux chemins de fer, qui sont *à la fois* une route et un moyen de transport. N'ayant ni l'un ni l'autre, nos pères ne se déplaçaient guère et voyageaient d'autant plus mal qu'ils voyageaient peu : le mouvement normal, constaté par le bureau de péage à la frontière de Provence, au milieu du XIVe siècle, est au maximum d'une douzaine de personnes par jour.

Les grands de la terre déployaient plus de luxe dans leurs pérégrinations, mais ne jouissaient pas d'un bien haut degré de confort. La duchesse de Bourgogne, mère de Jean sans Peur, part de Conflans en 1384 : sa garde-robe et celle de sa fille emplissent quatorze chars ; son train était de 367 chevaux, attelés par 4 ou par 8, à des chariots dont la file interminable portaient les bagages des femmes, des enfants, des fous, des bâtards et des domestiques. Les fourriers prenaient les devants et après avoir nettoyé l'auberge où la princesse couchera le soir, déployaient ses tapisseries, les suspendaient au mur et fixaient au plafond les ciels de lit et les rideaux.

Elle emportait ses vivres, en partie, son vin du moins, dans des barils « bien étoupés », sa batterie de cuisine, son matériel de paneterie, de chapelle, son horloge; quoique le régime des voyages ne convienne guère à la fragile machine, qui supporte mal ses épreuves quotidiennes ; aussi faut-il la « rappareiller » bien souvent. Tout cela sans doute était utile, mais n'empêchait pas que l'on manquât du nécessaire : les chariots embourbés restent en arrière et le linge fait défaut, on est réduit à en louer le long de la route.

En 1361, le duc de Bretagne paie 1 000 francs *de notre monnaie* dans un hôtel de Saint-Omer, pour une semaine de séjour avec sa suite composée de vingt personnes. A l'autre bout de l'échelle, le chevaucheur isolé, qui portait les messages de son maître, le « haut menestrel », le procureur et son clerc, voyagent plus simplement. Reçus chez l'aubergiste qui « logeait à pied et à cheval », ils dépensaient journellement en moyenne, pour le dîner, le souper et le gîte de leur personne et de leur monture, une dizaine de francs *actuels* Le piéton s'en tirait à moitié prix, mais il n'avançait pas vite.

La comtesse d'Artois ne met que trois jours pour aller de Paris à Arras, en 1319; un messager se rend de Montbard (Bourgogne) à Paris en huit jours ; ce sont des allures très rapides. Un architecte met dix jours de Beauvais à Troyes et cinq jours de Troyes à Sens. De Rouen à Grenoble,

aller et retour, un « maçon » — sculpteur sur pierre — emploie cinquante-deux jours et un marchand se rend en vingt-trois journées de Montauban à Rome, par Avignon, Embrun, Plaisance et Pise.

« Le royaume de France, disait un guide du XVI[e] siècle, a vingt-deux journées de large et dix-neuf de long ; » mais cela dépendait de l'état des chemins que l'on devait prendre.

Il y en avait où l'on ne pouvait passer que l'été ; « le plus plaisant et sûr » n'était pas toujours le droit chemin ; on lit, de fois à autre, sur les itinéraires de l'époque, cet avis peu rassurant, imprimé en italique : entre telle et telle ville « brigandage ». et, sans cesse, ces indications : « méchant chemin », « rue fâcheuse », « passe par les prés, » « impétueuse rivière », « forêt dangereuse pendant deux, trois ou quatre lieues ». De Paris à Fontainebleau la forêt était alors si peu sûre que l'on prenait presque toujours par Corbeil, quoique ce fût beaucoup plus long.

Le voyageur, au début du règne de Louis XIV, sait que certains passages en France sont infestés de brigands, qu'il faut éviter de les traverser la nuit. Il en prend philosophiquement son parti ; heureux se juge-t-il, « quand la belle hôtesse n'a pas pratique avec des garnements » qui, la nuit, dévalisent les voyageurs. Cette insécurité sévissait encore à la fin de la monarchie, puisqu'un arrêt du Conseil de 1771 ordonne l'arrachage sur une largeur de 36 pieds, de tous les bois et broussailles bordant les

routes, « pour empêcher les voleurs d'y prendre leur retraite ».

Ce qu'on nommait des « routes », hormis celles des environs de Paris et quelques voies privilégiées dotées en leur milieu d'une bande de pavé — « le pavé du roi » — n'étaient sous Louis XV que des sentiers battus, de très larges sentiers, dont le sol naturel, durci par le soleil en été, se trouait en hiver, avec les pluies et les neiges, d'ornières et de crevasses. Les riverains, lorsqu'elles devenaient impraticables, les « rhabillaient » tant bien que mal.

Aussi le soir, quand venait la fin de l'étape, « avec quelle joie ne découvre-t-on point les hôtelleries et comme on admire, dit un bourgeois du temps de Richelieu, la prudence et humanité de celui qui, premier, inventa de bâtir semblables lieux sur les grands chemins, où un homme harassé, mouillé et fatigué, quoique étranger et inconnu, est aussi bien traité qu'en sa maison ». « Bien traité », il ne l'était pas partout également, si l'on en croit les voyageurs du passé. Érasme constate qu'en Allemagne les « hôtes », parfois gens de qualité, se montrent fort arrogants vis-à-vis de la clientèle et lui mettent volontiers le marché à la main : « Si vous n'êtes pas content, vous tenez le remède, allez ailleurs. » Il se plaint d'être obligé de changer de chemise et de souliers dans la salle commune et de coucher à Munich entre deux « couetes » — ou édredons — de cuir, boursouflées, renflées vers le milieu, minces et plates sur le pied.

A Lyon au contraire, il ne comprend pas comment l'hôtelier traite avec cette abondance et pour un prix si médiocre : « On croirait qu'ils y mettent du leur, plutôt que de chercher à amasser du bien. » Peut-être son humeur ici fut-elle influencée par « les jolies blanchisseuses à qui l'on donne les hardes à laver et qui vous les rapportent dans toute la propreté souhaitable ». Montaigne ne se montre pas moins satisfait des hôtels de la Suisse, où l'on jouait de l'orgue, de la viole et de l'épinette dans des salons — appelés « poêles » — tendus de cuir gaufré, garnis de vitraux, de plafonds lambrissés et ornés de volières pleines d'oiseaux.

Nous devons à Locke, cent ans plus tard, une description moins séduisante des auberges de Boulogne et d'Abbeville, qui, dit-il, « ne suffiraient pas à garantir un berger d'Écosse contre les atteintes de l'air » et offrent, quoique mal closes, un assemblage d'odeurs nauséabondes. Mme de Sévigné, aux portes de Nantes, ne trouvait pour lit à l'auberge que de la paille fraîche, « sur quoi, raconte-t-elle, nous avons tous couché sans nous déshabiller ».

Ces contrastes entre les hôtelleries n'ont pas de quoi nous surprendre; nous les trouverions tout pareils dans le temps présent, d'une ville à l'autre, et parfois à quelques lieues de distance. Le coût des voyages, au commencement du XVIIe siècle, se composait surtout des frais d'hôtel et de la location du cheval de selle, qui constituait le véhicule à peu près unique. Le gouvernement voulait-il suspendre,

par mesure politique, toute communication dans le royaume, il lui suffisait d'envoyer défense à toutes les postes de « donner des chevaux sans billet, » c'est-à-dire sans une permission écrite des autorités.

Rossés de coups, les flancs labourés de coups d'éperon, maltraités de toutes manières, les premiers chevaux de postes — l'invention était récente alors — fournissaient sous Henri IV et Louis XIII, un bien mauvais service. Les coches venaient à peine de naître et ne marchaient pas régulièrement ; mieux valait partir en caravane « avec le messager » ; c'était le système le plus pratique, « pour l'adresse des chemins, pour les voleurs aussi bien que pour l'épargne, n'étant point sujet ainsi aux rançonnements des hôtes, ni aux soins des chevaux ».

Bien qu'il fût interdit aux messagers de « mener avec eux plus de trois personnes, prises aux lieux de leur partement ou par rencontre », leur intérêt était d'accueillir tous les clients qui se présentaient, auxquels ils fournissaient à forfait le cheval et les frais d'auberge. De Paris à Lyon il en coûtait, par cette voie, 225 francs *de notre monnaie*, en 1630, plus 25 francs pour 50 livres de hardes. Pour ce trajet, le coche demandait 95 francs par place et 38 francs pour le même poids de bagage ; mais il fallait payer en outre les notes d'hôtel, ce qui revenait au même : un voyageur ne dépensait pas moins de 10 francs par jour dans les auberges et l'on mettait

une dizaine de jours de Paris à Lyon, en marchant à la vitesse moyenne de treize lieues par jour.

Le messager ne mettait que huit jours ; sa compagnie convenait donc aux gens pressés, point à ceux qui voyageaient « par plaisir et curiosité; puisqu'on ne peut rien voir des lieux où l'on séjourne, n'arrivant qu'à la nuit et partant devant le jour ; outre la fatigue qu'apportent ces longues traites ». Partie de Paris à onze heures du matin, une troupe de ce genre s'arrête à trois heures après minuit à Milly-en-Gâtinais, après avoir chevauché seize heures durant pour faire quatorze lieues.

Elle se composait de deux gentilshommes, dont un « sortait de page », d'un Polonais, d'un mercier de Lyon et d'un avocat du roi à Draguignan, soit sept personnes, avec le messager qui la dirigeait et le chanoine parisien à qui nous devons ce récit et qui nous confie une grave incommodité de cette locomotion : la vie commune avec des gens « ramassés un peu partout, lesquels sont d'ordinaire ou plaideurs, ou marchands, ou nobles errants ; de sorte qu'un honnête homme est exposé à l'humeur barbare et rustique des uns ou bien à l'insolence des autres ». Le souper, les lits, étaient chaque soir autant d'occasions d'ennuis, de querelles et de farces singulières. Si les lits manquaient, il fallait coucher avec un de ses compagnons de route ou avec des inconnus.

De jeunes Hollandais venant, avec le messager aussi, de Calais à Paris sous Colbert, entrent dans

les mêmes détails et se plaignent de la saleté des draps donnés par les hôtes, des bourbiers où l'on tombe en chemin et où l'on est « amplement mouillé jusqu'à la chemise ».

De Colbert à la Révolution les moyens de transport s'étaient améliorés : on ne mettait plus, dans les « turgotines », que six jours de Paris à Lyon. Ils s'étaient multipliés aussi, et toutes ces entreprises, plus ou moins privilégiées, se contrecarraient et plaidaient beaucoup les unes contre les autres : pataches, carrosses, diligences, cabriolets et fourgons, nous prouvent, par la hausse du prix de leurs redevances au Trésor, à chaque renouvellement de bail, que le trafic des voyageurs dut s'accroître au XVIIIe siècle.

Les transports publics, à l'usage des citoyens qui n'étaient pas assez riches pour courir la poste en chaise privée, laissaient à désirer cependant puisqu'on lit souvent dans les « Annonces-Affiches » de 1788, des avis de cette sorte : « Une dame très honnête voudrait trouver une place dans une voiture pour aller ces jours-ci, à frais communs, à Poitiers ou à La Rochelle. »

C'était l'époque où Arthur Young pérégrinait à travers le continent en prenant des notes. Il vante la bonne chère et le bon marché de nos hôtelleries, trouve les lits meilleurs que ceux des auberges de son pays ; mais se plaint qu'il n'y ait pas de salle à manger, que les repas fussent servis dans des chambres où il y avait trois ou quatre lits, que les

fenêtres ne soient pas faciles à ouvrir quand elles sont fermées, ni à fermer quand elles sont ouvertes. « Les meubles, dit-il, sont si mauvais qu'un aubergiste anglais en ferait du feu ; il n'y a ni balais, ni sonnette ; les domestiques sont sales, la cuisine est noire de fumée et les murs des autres pièces blanchis à la chaux, ou couverts de vieilles étoffes qui sont « nids à teignes et à araignées ».

Un autre Anglais, venu à Paris sous Louis XV, nous a laissé le récit de son voyage (1754). Après avoir mis trois jours pour passer le détroit il débarque à Calais, où quatre soldats et un caporal le conduisent aussitôt chez le gouverneur, qui le fait attendre quelque temps à la cuisine et lui fait dire qu'il est encore couché, qu'il le félicite de son arrivée dans le royaume et lui souhaite un bon voyage s'il veut pousser plus loin son excursion. La diligence de Calais à Paris se mettait en route le lundi matin et arrivait dans la capitale le dimanche soir. C'était une immense tapissière que traînaient, avec une extrême lenteur, huit chevaux attelés deux à deux, conduits par des postillons. Sur l'impériale s'entassait une montagne de bagages. A droite et à gauche, rien ne protégeait les voyageurs contre les intempéries ; les derniers arrivés surtout, obligés de se contenter des places latérales ménagées entre les deux roues, avaient le front à la hauteur des genoux de leurs compagnons et leurs pieds sans appui oscillaient aux cahots du chemin. Pendant toute la seconde journée le mal-

heureux enfant d'Albion reçoit des flocons de neige en plein visage et le soir, en arrivant à Montreuil, il accepte une invitation à un bal de noces. Mœurs aimables du XVIIIe siècle, où les étrangers sont conviés en soirée à la descente d'une voiture publique ! A son entrée dans la salle, l'Anglais est aussitôt prié de danser.

Les hôtels sont mal installés, mais les repas — 6 fr. 50 d'aujourd'hui — ne semblent pas trop chers à notre touriste. Il recommande à ses compatriotes de se munir de couteaux de poche, les couteaux de table étant un luxe inconnu des hôteliers qui fournissent seulement des cuillers et des fourchettes.

Cinquante ans plus tard, en 1802, une riche famille britannique de cinq personnes, accompagnée de trois domestiques, nous a conservé quelques notes d'auberge. La première fut soldée à Calais chez Dessein, l'honnête traiteur célébré par Sterne dans le *Voyage sentimental.* Elle montait à 89 *livres*, dont 15 pour le logement des maîtres, autant pour leur dîner, plus 14 livres pour trois bouteilles de vin fin — Champagne, Côte-Rôtie et Chablis — et 8 sous pour une bouteille de bière. Quatre bougies sont comptées 4 livres, le thé 6 livres, le service 9 livres. Comme il faut doubler les chiffres du Consulat pour avoir leur équivalence en 1905, ils se trouvent supérieurs à ceux qu'un hôtelier de province réclamerait aujourd'hui.

A Paris, les cinq étrangers et leur suite descendent dans un hôtel de la rue Richelieu, où leur

appartement coûte 480 francs *de notre monnaie* par semaine; moyennant pareille somme, il leur est fourni deux repas « appétissants et variés ». Ils prennent à leur service « un laquais de place » à 8 francs par jour et la location d'un carrosse de remise leur revient à 1 300 francs par mois.

II

Les hôtels « monstres ».

Hospitalité marquée en chiffres connus. — Hôtel Bristol. — 25 appartements. — Napoléon III et M. Pereire. — Fondation de l'hôtel du Louvre. — Le Grand-Hôtel. — Son terrain ; 1 400 000 francs de loyer. — Prix de revient quotidien d'une chambre à l'exploitant du Grand-Hôtel, de l'hôtel Continental, du palais d'Orsay, — Trois aubergistes audacieux bâtissent sans argent. — Les magasins du Louvre fermiers du Palais d'Orsay et du Terminus-Saint-Lazare. — Un hôtel bâti sur les fonds de l'État. — Les chambres tarifées plus tard comme les billets de chemin de fer. — Banquets à bon marché et voyageurs sérieux. — Paris manque d'hôtels populaires. — Les « Mills hotels » à New-York. — Chambres à 1 franc par jour, bain compris. — Dîner à 0 fr. 75. — M. Ogden Mills.

Il ne suffirait pas, pour apprécier les chiffres qui précèdent, de les rapprocher du tarif des hôtels dans le Paris contemporain. Il faudrait aussi comparer les logis qui passaient, en 1802, pour des hôtels de premier ordre avec les édifices qui, de nos jours, ont pris leur place.

Comparaison difficile ; autrefois les exigences des hôteliers variaient suivant le rang des clients. Chacun connaît la réponse faite au roi George d'Angleterre par l'aubergiste de Hollande qui lui

comptait 50 florins pour 3 œufs. « Les œufs sont donc bien rares ici, observe le prince. — Non, les œufs n'y sont pas rares, lui est-il répliqué, mais ce sont les rois qui n'y sont pas communs. » L'hospitalité de nos luxueux palais, de nos confortables casernes à voyageurs est marquée en chiffres connus; mais la splendeur et les agréments que l'on y rencontre n'avaient point d'analogues dans les meilleures maisons d'il y a un siècle, et celles mêmes qui, parmi les plus anciennes, ont subsisté, ne conservent que leur enseigne. Leur intérieur s'est totalement transformé.

« L'hôtel Meurice, dit un Guide de 1830, est le plus recommandable de Paris parce que le propriétaire y parle anglais. » Il n'était pas seul dans ce cas, sans doute, puisqu'en 1814 s'était fondée, place Vendôme, une hôtellerie à laquelle le marquis de Bristol avait donné son nom, et dont la clientèle se recrutait, en majeure partie, dans l'aristocratie britannique.

Cet hôtel fréquenté par les familles régnantes d'Europe n'était pas difficile à remplir. Maintenant que sa superficie a doublé par l'acquisition d'un immeuble contigu, il ne compte que 25 appartements, du prix de 60 à 300 francs par jour, composés les uns de 2 ou 3 pièces, les plus grands de 5 chambres avec salon et salle à manger. Il n'existe là aucun restaurant, aucune salle commune; tout voyageur prenant ses repas chez lui, à son heure, et le personnel étant toujours en nombre pour servir cha-

cun à sa guise, aussi rapidement qu'il le souhaite ; le roi Édouard VII, quand il dînait à l'hôtel, tenait à ne pas rester à table plus de trente-cinq ou quarante minutes. — Or un détail montre combien certains progrès sont récents : dans cette maison renommée, pas un appartement n'avait de salle de bains il y a douze ans ; depuis, il en a été aménagé quarante.

Le luxe, bien qu'il remonte à peine à une cinquantaine d'années, avait précédé le confort. L'idée de fonder à Paris un hôtel « monstre » — on le trouva tel en 1855 — revient à Napoléon III qui, dans ses fréquents séjours à Londres, y avait vu des spécimens du genre. L'empereur suggéra le projet à M. Pereire, au moment où les concessions nouvelles de chemin de fer qui allaient rayonner sur la France, et l'annonce de la première Exposition universelle assuraient des conditions favorables de début.

Le prolongement de la rue de Rivoli fournit un terrain propice pour édifier au « cœur de Paris », que l'on plaçait alors au Palais-Royal, le vaste *Hôtel du Louvre*. Disparu aujourd'hui, graduellement rongé, réduit, absorbé enfin par le magasin du même nom, dont j'ai naguère conté l'histoire [1], il fit sensation à l'époque et fournit une brillante carrière, sous un directeur ami et compagnon de jeunesse des Pereire, aux temps du Saint-Simo-

(1) Voyez le tome Ier du *Mécanisme de la vie moderne. Les magasins de nouveautés.*

nisme, Émile Pasquier, demeuré leur lieutenant intègre, actif et sûr.

C'était un métier sans précédent que l'administration d'une aussi complexe machine ; il fallait créer une comptabilité embrassant dans tous leurs détails des fournitures et des recettes d'une extrême minutie. L'expérience, ayant bien réussi, fut renouvelée douze ans plus tard (1867) sous la même direction, au sein d'un quartier dont le nouvel Opéra devait être le centre.

En façade sur le boulevard des Capucines, encadré de tous les autres côtés par des rues à peine tracées, le Grand-Hôtel fut construit sur le sol d'un ancien domaine rural, qui avait appartenu durant quatre cents ans (1380-1780) à l'Hôtel-Dieu et avait valu 9 centimes le mètre au XIVe siècle, 1 centime et demi au XVIe, 64 centimes au XVIIe, enfin 6 fr. 40 le mètre en 1775, lorsque l'hospice aliéna ce fonds à un entrepreneur des Bâtiments du Roi, Charles Sandrié. Les maisons élevées par ce dernier, en bordure du passage auquel il donna son nom et qui fut exproprié par M. Haussmann, avaient une valeur bien différente ; et bien différente encore est celle du Grand-Hôtel, dont le loyer annuel est supérieur à 1 400 000 francs.

Quoiqu'il ait été fort dépassé depuis par des hôtelleries plus modernes, dont la vogue a fait pâlir son lustre primitif, le Grand-Hôtel demeure, avec ses 750 chambres, le plus vaste de l'Europe. Seules quelques ruches humaines de 15 étages, aux États-

Unis, offrent des types plus hauts, sinon plus larges. A Paris, l'hôtel Continental qui, sous le rapport des dimensions, occupe le second rang, contient 485 chambres, le Terminus en possède à peu près le même chiffre et le Palais d'Orsay 400.

Veut-on savoir le *prix de revient* de chaque chambre, en moyenne? Ce qu'elle coûte à l'hôtelier en divisant, entre toutes, le loyer total payé aux propriétaires des immeubles par les exploitants? La société fermière du Grand-Hôtel a, de ce chef, une dette quotidienne de 4 fr. 85 par chambre, celle du Continental porte une charge de 5 fr. 35, celle du Palais d'Orsay de 1 fr. 45 seulement.

C'est que le loyer du Continental est de 950 000 francs et que celui du Palais d'Orsay n'est que de 260 000, dont 50 000 pour le buffet de la gare. Et la différence de location ne tient pas tant à la surface, respectivement occupée par les deux hôtels, qu'à la qualité de leurs propriétaires. Le Continental eut pour fondateurs, en 1876, trois aubergistes audacieux comme trois mousquetaires et, comme des héros de romans, peu munis de capitaux. Avec 360 000 francs qu'ils possédaient ensemble ils se mirent bravement en route, acquirent 5 500 mètres de terrain « à proximité des ruines du palais de nos rois », disait un prospectus littéraire, dû à la plume de Paul de Saint-Victor, et construisirent un logis superbe, qui, tout aménagé, revenait à 22 millions.

La société financière qu'ils avaient constituée se

trouva trop faible, même avec l'assistance du Crédit Foncier, pour assumer une telle charge ; elle passa la main à de nouveaux actionnaires et fit avec eux un bail de soixante années.

L'hôtel d'Orsay, au contraire, bâti par le chemin de fer d'Orléans, ne représenta qu'une dépense modeste, parce qu'il n'eût à payer ni sa façade, ni son terrain, compris pour 10 500 000 francs dans le compte de premier établissement de la gare. L'État, garant du revenu de la Compagnie, se félicite de la voir tirer 7 à 8 p. 100 d'intérêt des sommes affectées par elle à cette construction accessoire. Quant aux magasins du Louvre, locataires et exploitants du Palais d'Orsay, comme ils l'étaient déjà de l'hôtel Terminus, propriété du chemin de fer de l'Ouest, ils trouvent dans ces concessions nouvelles, adjointes à leur commerce principal, une source de bénéfices supplémentaires.

La combinaison parut donc avantageuse à tout le monde, sauf au syndicat des hôteliers parisiens. Ceux-ci, lésés par ce qu'ils estimaient une concurrence abusive au commerce privé, en appelèrent aux tribunaux qui leur ont donné tort. En pareil cas, les tribunaux de l'ancien régime jugeaient copieusement; ceux d'aujourd'hui tranchent plus net. Nous avons un arrêt du Parlement de Paris, au XVIIe siècle, rendu dans l'instance introduite par les maîtres cuisiniers contre les maîtres rôtisseurs, qui prétendaient vendre toutes espèces de viandes et même *entreprendre des banquets*, à la condition

de s'adjoindre un maître cuisinier. On permit aux rôtisseurs de servir seulement en leurs boutiques « jusques à trois plats de fricassées », sans pouvoir « se transporter ès salles publiques ni maisons particulières ».

C'étaient aussi des banquets et des fêtes, que prétendaient entreprendre les hôtels bâtis sur les fonds garantis par le Trésor, et que prétendaient leur interdire les hôtels bâtis aux risques et périls des particuliers. La Compagnie des chemins de fer d'Orléans était parfaitement désintéressée dans la querelle; elle avait prévu l'objection; une clause spéciale du bail portant que, si défense était faite à son locataire de donner des banquets, il en supporterait seul les conséquences et ne pourrait demander aucune diminution de loyer.

Or les banquets et les fêtes fournissent aux grandes hôtelleries un appoint sérieux de recettes : l'usage, pendant un soir, de leurs salles illuminées, décorées et servies par un personnel spécial, se paie, suivant l'espace offert et l'élégance du lieu, depuis 700 francs au Palais d'Orsay jusqu'à 3 100 francs au Continental. Le produit, de 4 à 600 000 francs, que chacun de ces établissements en retire était un objet intéressant de litige. L'une des parties faisait valoir que ces fêtes « rendaient plus facile et plus agréable l'arrivée de groupes nombreux de clients, désireux de demeurer ensemble et de réunir leurs amis »; à quoi l'autre partie répliquait que « les repas de noce, les bals de l'Épicerie française ou

de l'Association amicale des électriciens, n'étaient d'aucune utilité aux voyageurs arrivés par le chemin de fer et les privaient même de la jouissance des salles qui semblaient leur être destinées ».

Les magistrats donnèrent gain de cause aux hôtels annexes des gares par ce motif que leurs plans, approuvés de l'administration supérieure, contenaient un local désigné sous la rubrique de « grande salle des fêtes », et que, si le coût de l'hôtel avait été compris dans les frais d'établissement des lignes concédées, c'était afin de diminuer d'autant le jeu de la garantie d'intérêt.

Ainsi adjointe à l'industrie des transports par voie ferrée l'industrie du logement des voyageurs sera, dans un avenir prochain, appelée à porter sa juste part des obligations du monopole dont elle profite. Le tarif de ses chambres et de ses repas se trouvera légitimement déterminé par l'État au même titre que celui des billets de chemin de fer. Marseille et Bordeaux ont déjà leur Terminus; Paris ne compte jusqu'ici que deux hôtels de ce genre : au quai d'Orsay et à la gare Saint-Lazare; ce dernier, bâti par la Compagnie de l'Ouest avec ses propres fonds, sur un terrain acquis avec ses réserves, mais entré depuis dans le domaine national de l'avenir.

Notre capitale manque totalement d'hôtels populaires et n'a pas, à beaucoup près, le chiffre de bons hôtels bourgeois qui s'y pourraient établir et prospérer. Les États-Unis nous offrent des modèles de ce type, qu'il serait très désirable de voir imiter

chez nous. La vie, à New-York, est meilleur marché qu'en France pour les classes modestes — quoique beaucoup de nos concitoyens s'imaginent le contraire. — La nourriture, l'éclairage, le chauffage y coûtent moins cher qu'à Paris; les vêtements confectionnés ne s'y vendent pas à plus haut prix. Seuls, les loyers sont trois ou quatre fois plus onéreux que les nôtres.

Mais il n'existe pas, à Paris, d'organisation analogue à celle des « Mills hotels », où l'on peut se loger pour 20 sous par jour. M. Ogden Mills, leur fondateur, appartient à l'espèce intéressante de ces richissimes Américains qui, après avoir gagné leur fortune, ne s'ankylosent pas dans la jouissance d'un faste stérile. Leur unique objectif n'est pas d'accroître leurs millions. En eussent-ils, suivant la locution courante, « à ne savoir qu'en faire », ils s'ingénient à en faire quelque chose; quelque chose de neuf, de puissant et d'utile. Ils se trompent parfois dans leurs créations, parfois ils dépassent le but, mais le but est toujours noble. Et quand ils réussissent, quand les millions ont bien travaillé, leur propriétaire se trouve avoir honoré son nom en justifiant sa chance.

A trois minutes de Broadway, la longue artère qui correspond à nos grands boulevards, entre la 6e Avenue et Bleecker Street, dans le quartier des affaires, s'élève une masse architecturale de neuf étages — un « building » — dont les deux ailes sont séparées par une vaste cour vitrée. C'est l'un

des deux Mills hotels, jusqu'ici réservés aux hommes. — Des établissements analogues seront plus tard mis à la disposition du sexe faible. — Celui-ci renferme 1 554 chambres.

Le jour même de l'ouverture, il y a environ six ans, 500 d'entre elles furent occupées ; quelques semaines après, elles l'étaient toutes. La moyenne de la location quotidienne est de 1 526 chambres. Moyennant un franc payé à l'entrée, à partir de cinq heures du soir, les clients reçoivent leur clef et sont chez eux. Ils peuvent à leur gré, après avoir traversé le large vestibule de marbre blanc, se rendre, par un des trois ascenseurs, au numéro qui leur appartient, ou s'installer dans une des salles de lecture, de jeux, de conversation, au fumoir, dont l'atmosphère est incessamment renouvelé par un système excellent de ventilation.

Ils peuvent aussi prendre leur bain — *gratis ;* — le bain à discrétion, ce raffinement d'hier... renouvelé des Grecs, est encore à Paris le privilège des résidences de grand luxe : le Ritz ou l'Élysée-Palace. Ailleurs, dans des hôtels où les chambres se louent 12 et 15 francs par jour, le bain se paie à part et représente, à lui seul, une dépense supplémentaire de 1 fr. 50. Quant à nos auberges parisiennes à « vingt sous » par jour, ce sont des taudis sordides où l'idée de prendre un bain ne vient pas à un homme bien portant et où il n'existe sans doute aucune baignoire.

Il en était de même aux États-Unis, avant la

création des Mills hotels, dans ces garnis de dernière classe que les Américains nomment en argot des « morgues », et le tenancier d'une des sinistres demeures ainsi baptisées se moquait d'avance, dans une interview publiée par un journal new-yorkais, de l'idée burlesque d'offrir un bain à des gens qui, disait-il, ne se soucieraient guère, en hiver surtout, d'une pareille attraction. Il ajoutait que, sans doute, le bain serait obligatoire à l'entrée; en quoi ce logeur se trompait. L'usage n'en est imposé à personne, mais il est si apprécié par les hôtes de l'endroit que, même dans la saison froide, il n'y est jamais pris moins de 300 bains par jour.

Le Mills hotel comporte un restaurant où les femmes sont admises, et où l'on mange à son choix à la carte ou à prix fixe, depuis six heures du matin jusqu'à neuf heures du soir. Le dîner ordinaire coûte 0 fr. 75 centimes et se compose d'un potage, — le jour de ma visite « soupe au poulet et tomate » ou « consommé jardinière », — d'un plat de viande ou de poisson, de deux plats de légumes, d'un dessert — tarte ou pudding — et de thé, lait ou café. Les boissons alcooliques sont, sans exception aucune, prohibées dans l'hôtel. Ceci semblera dur à nos compatriotes accoutumés à boire du vin, du cidre ou de la bière, mais n'a rien d'extraordinaire dans un pays où la carafe d'eau figure seule, le plus souvent, sur la table des familles moyennes.

Ajoutez à ce dîner de 0 fr. 75 un déjeuner du

matin de 0 fr. 25 et un souper de 0 fr. 50, — dépenses généralement constatées, — vous remarquerez que, pour 2 fr. 50 par jour, le voyageur ou l'habitué du Mills hotel est logé, nourri, chauffé et éclairé, dans une ville où le simple manœuvre est payé de 9 à 10 francs et où l'ouvrier de métier gagne de 12 à 18 francs, suivant les professions.

La clientèle ici vient à la fois d'en haut et d'en bas, de la « bourgeoisie » — si ce mot avait un sens aux États-Unis — et du peuple. Des prolétaires qui s'affinent et grandissent y coudoient des spéculateurs qui sont tombés et luttent pour se relever : employés, étudiants, quelques compagnons au rude maintien à côté de gentlemen un peu fanés mais cravatés de blanc, individus mêlés, appartenant à tous les milieux, point sales ni vulgaires et qui ne sentent pas le logis à bon marché.

Ce qui caractérise cette œuvre d'excellente démocratie, qui hausse le niveau des uns et maintient la dignité des autres, c'est de ne pas être une institution « charitable », ni même « philanthropique », où le pauvre se sent plus ou moins entretenu par l'argent du riche. L'argent ici ne s'aumône point, il rapporte. Le taux est modeste, mais il y a un revenu et l'idée par là est vraiment féconde. M. Mills a voulu que ses locataires s'estimassent « clients » d'un patron, et non point « obligés » d'un bienfaiteur. Il a déguisé son bienfait sous l'apparence d'un placement. Les 5 millions de francs, que représentent ensemble le terrain, la construction et l'ameu-

blement de l'hôtel, produisent un intérêt annuel de 3 p. 100, tous frais payés.

Ces frais d'exploitation se trouvent réduits au minimum par le machinisme, où les Américains sont passés maîtres : 150 employés suffisent à la besogne, depuis 40 garçons de restaurant et 20 femmes de chambre, jusqu'aux électriciens, comptables, ingénieurs, y compris deux surveillants assermentés, investis par l'État d'une autorité officielle de police dans l'immeuble, pour y maintenir le bon ordre.

Le salaire de ce personnel, nourri et logé, coûte 300 000 francs par an ; la viande et les provisions journalières 420 000 francs, les impôts et la concession d'eau 75 000 francs. Les 48 000 francs dépensés en charbon représentent à la fois la cuisson des aliments, le chauffage des calorifères à vapeur dans tout l'hôtel, son éclairage à l'électricité abondamment fournie et sa ventilation. Ce sont les principaux frais.

Détail à noter : la literie est d'une propreté méticuleuse, les chambres sont lavées du haut en bas presque chaque jour. Leur défaut est d'être un peu exiguës : 2^{m},68 de long sur 2 mètres de large. Aussi n'ont-elles d'autre meuble qu'une chaise, une table et une planche disposée pour recevoir la petite malle du locataire. Chacun, pour ses habits et son linge, a la jouissance d'une armoire privée... au sous-sol, et doit aller aux lavatorys pour faire sa toilette, comme s'il voyageait en sleeping-car.

Le Mills hotel ne prétend pas être un foyer... si ce n'est pour les gens sans foyer. Il ne se pique pas d'offrir tous les avantages du Waldorf-Astoria; mais il en offre un, inestimable pour sa clientèle : il coûte 20 sous au lieu de 20 francs. Il est à souhaiter que l'exemple de M. Mills soit suivi dans notre capitale, où les garnis sont si misérables, où les hôtels de petit prix sont si sales et si laids.

III

Les voyageurs et le matériel.

Quinze cent mille entrées par an dans les hôtels de Paris. — Cinq cent mille Parisiens vivant à l'hôtel. — Six cent cinquante mille « provinciaux » ou soi-disant tels. — Clients de trois mois et de deux heures. — 11 650 logeurs à Paris. — 55 000 « voyageurs » dans un seul hôtel. — Hôtelleries de premier ordre ; 3 500 chambres ; de second ordre : 5 300 chambres ; de troisième ordre et de quatrième ordre : 10 400 appartements meublés. — Depuis vingt-cinq ans, vingt grands hôtels ont été créés à Londres ; cinq seulement à Paris. — Les voyageurs suivant leur nationalité : 6 500 Anglais et 5 000 Américains contre 200 Italiens. — Bénéfice tiré des Expositions universelles. — L'Élysée-Palace propriétaire de son immeuble. — Le matériel et l'ameublement. — Les garçons et femmes de chambre des hôtels. — Leur placement. — Responsabilité des aubergistes. — La cuisine et la cave. — Dîners à l'hôtel. — Les restaurateurs s'en vont.

Paris héberge deux sortes d'étrangers : ceux qui ne vivent pas à l'hôtel, et qui, au nombre de 300 000, ont élu domicile chez nous pour y gagner de l'argent ou en dépenser ; parce que l'argent y est pour eux moins dur à gagner ou plus doux à dépenser qu'ailleurs. Rentiers ou commerçants, employés ou domestiques, ceux-là forment une population stable. Parmi la population instable de Paris, qu'abritent les hôtels, l'étranger n'est pas en ma-

jorité si l'on donne le nom d'hôtel à tout local meublé, loué à la journée ou à la semaine.

Le 1er juin dernier, il est entré dans les « auberges » parisiennes 5 350 Français et 2 430 étrangers ; soit un mouvement de 7 780 personnes. En un mois — du 1er au 31 mai — les arrivées constatées accusaient un chiffre de 139 000 personnes, dont 101 000 Français et 38 000 étrangers. Enfin, dans tout le cours de l'année dernière, les entrées se seraient élevées à 1 544 000 « voyageurs », si ce nom n'était pas tout à fait impropre à désigner la masse des individus qui couchent dans un lit dont ils ne sont pas propriétaires.

En effet, dans ce million et demi de nomades, il y a 529 000 Français, *venant de Paris*. Ces Parisiens qui passent ainsi d'un hôtel à l'autre sont, pour la plupart, des malheureux gîtant à la nuit, moyennant 0 fr. 30, en des galetas pitoyables, en des chambrées où les couchettes s'alignent côte à côte. C'est pour eux que sont faits les règlements de police défendant de placer un lit dans un local cubant moins de 14 mètres.

Sur le million qui représente les hôtes venus du dehors, 650 000 sont des provinciaux ou *soi-disant tels ;* car l'article 154 du Code pénal, qui punit l'hôtelier coupable d'inscrire sciemment un voyageur sous un faux nom, ne saurait lui prescrire de vérifier l'identité des gens qu'il abrite chaque soir sous son toit. Il ne manque point, dans une cité populeuse, de ces refuges temporaires qu'un vau-

deville intitulait « hôtels du libre-échange », où des Parisiens authentiques se donnent pour habitants d'un département éloigné. Telle grande hôtellerie du centre, où les entrées atteignent l'effectif annuel de 55 000 individus des deux sexes, réserve le même accueil aux couples qui s'installent pour trois mois et à ceux qui ne passent que deux heures.

L'affluence de ces derniers, pour fructueuse qu'elle soit, est cependant préjudiciable aux maisons trop indulgentes qui ne savent pas s'en garantir. Cette source de gain tarit les autres, en écartant la clientèle sérieuse. Et, faute de pouvoir exiger, des arrivants, la production d'un acte de mariage en règle, les hôtels soucieux de leur bonne renommée ne reçoivent pas ceux qui se présentent sans être munis d'un minimum de bagages, capables de justifier leur qualité de voyageurs.

Paris comptait, au 31 décembre dernier, 11 650 « logeurs » — en statistique officielle un hôtelier s'appelle un logeur — depuis l'hôtel Ritz ou l'Élysée-Palace jusqu'aux 345 garnis des faubourgs, où 5 600 lits sont entassés en 1 150 « chambrées ». Les locataires des uns et des autres se trouvaient, ce jour-là, au nombre de 181 000. Les gens qui boivent dans un « assommoir » de la Villette une « paire d'absinthes » pour 5 sous, sont des « consommateurs » au même titre que ceux qui s'attablent dans un café du boulevard Montmartre ; mais les personnes qui peuplent les « hôtels » proprement dits et les taudis où l'on couche à la gamelle,

ne peuvent être également nommés des « voyageurs » ; parce que les derniers, comme on l'a vu tout à l'heure, sont des Parisiens permanents.

Les hôtelleries de premier ordre — à 15 francs par jour et au-dessus — contiennent 3 500 chambres, dont les plus grandes et les mieux situées vont jusqu'à 50 francs. Les maisons de deuxième ordre — 8 à 15 francs par jour — disposent de 5 300 chambres. Le troisième rang est représenté par les 11 500 chambres des hôtels de 4 à 8 francs. Enfin, les hôtels dont les prix vont de 2 à 4 francs par jour offrent ensemble 21 000 chambres. Ils occupent le quatrième rang dans la hiérarchie dressée, à la Préfecture, par le service des garnis.

Il est en outre 10 400 appartements meublés, loués sans titre ni enseigne. Suivant le taux des loyers, ils se divisent en trois catégories : ceux de 1 500 francs par mois et au-dessus, au nombre de 280 ; ceux de 500 à 1 500 francs, au nombre de 1 130 ; ceux enfin de 40 à 500 francs, simples chambres pour la plupart, comprenant à eux seuls 9 000 logis, les neuf dixièmes du total.

A Londres, depuis un quart de siècle, il s'est créé une vingtaine d'hôtels, de prix variés et de dimensions énormes. Paris où, durant le même laps de temps, il s'en est fondé quatre fois moins, n'est pas suffisamment pourvu. Les nouveaux ont réussi très vite, ce qui démontre leur utilité ; bien que leur luxe ne soit à la portée que d'un public restreint. Le plus récent, l'Élysée-Palace, servait l'an dernier

118 000 repas et comptait 77 000 *journées* de chambres occupées par 15 000 personnes ; ce qui n'empêchait pas le Grand-Hôtel et le Continental de recevoir, l'un 30 000, l'autre 20 000 voyageurs.

Dans ces grandes maisons, ce sont les étrangers qui dominent : 5 000 Français seulement contre 6 500 Anglais, 5 000 Américains du Nord, 1 140 Allemands, 663 Russes, 400 Espagnols et Portugais, 300 Autrichiens, 250 Hollandais, 200 Italiens, une centaine de Suisses et autant d'Américains du Sud. Cette proportion des nationalités varie, d'une année à l'autre, sous diverses influences : Brésiliens, Argentins, Péruviens, nous viennent plus volontiers quand le change leur est moins défavorable. Lors de la discussion du bill Mac-Kinley, des milliers de négociants ou courtiers des États-Unis vinrent passer chez nous des marchés *à condition*, pour profiter, en cas d'adoption des tarifs protectionnistes, du court intervalle qui s'écoulerait avant leur mise en vigueur. La guerre du Transvaal fit baisser de moitié l'effectif des visiteurs anglais ; de là des fluctuations importantes de bénéfices.

Ces entreprises trouvaient dans les Expositions universelles une manne périodique. Les deux dernières fournirent au Grand-Hôtel un profit de 1 500 000 francs, tandis que le rendement des exercices ordinaires oscillait entre 800 000 et 400 000 francs.

La clientèle ayant des prétentions sans cesse croissantes, le maintien de ces auberges monumen-

tales n'est pas chose aisée. Pour s'être endormie sur sa vogue primitive, telle ancienne maison s'est vue peu à peu démodée, abandonnée, contrainte à disparaître. Tel établissement grandiose, après avoir négligé de se tenir au courant du progrès, a dû faire d'un seul coup 2 millions et demi de travaux pour se remettre au niveau. Aussi rien n'est-il plus aléatoire qu'un bilan d'hôtel; il faut, pour l'apprécier, connaître l'état du mobilier et des approvisionnements. Les mêmes vins en caves, portés pour une valeur de 1 100 000 francs, au Grand-Hôtel, se trouvèrent réduits l'année suivante à 400 000 francs, après une estimation plus sévère.

Plusieurs grandes hôtelleries ne sont pas la propriété de la Société qui les exploite. Celle-ci, simple locataire, est alors exclusivement commerciale : son loyer absorbe le quart, le tiers parfois, de son chiffre d'affaires; une fois son loyer payé, ses gains rémunèrent plus largement le groupe restreint des actionnaires qui assument tous les risques. Mais, avec ce système, les exploitants, n'étant pas chez eux, répugnent à améliorer par des travaux coûteux un immeuble qui ne leur appartient pas; les propriétaires, de leur côté, n'ayant point de part au profit, se soucient peu d'amoindrir leur revenu en contribuant à des embellissements ou à des remaniements qui n'augmenteront pas la sécurité de leur gage.

Une nouvelle création, l'Élysée-Palace des Champs-Élysées, est maîtresse de son local. Aujour-

d'hui possédé par une Société anglaise, à la tête de laquelle se trouvent sir John B. Maple, le baronnet du « modern style », et M. Nagelmakers le très habile et actif directeur des Wagons-Lits, l'Élysée-Palace a été fondée par cette intelligente Compagnie à laquelle les voyageurs européens sont redevables aussi des hôtels roulants qu'on nomme les « trains de luxe ». Le terrain a coûté 4 millions; les constructions, d'une superficie de 3 700 mètres, 7 millions de francs; le mobilier et le matériel d'exploitation reviennent à 3 millions et demi.

Ici, comme au Ritz, les organisateurs se sont peu souciés d'introduire la simplification mécanique du service, à l'américaine. Le voyageur s'y montrait rebelle et préférait payer plus cher l'illusion de n'être pas « à l'hôtel ». Il refusait de donner ses ordres au moyen de cadrans électriques, portant l'indication imprimée des différents objets dont il peut avoir besoin, et l'on finit par enlever des chambres ces instruments inutilisés. Mais il tenait aux détails artistiques de la décoration et des bronzes, à la fraîcheur des tentures fréquemment renouvelées, à la présence, dans son cabinet de toilette, d'une vaste baignoire de porcelaine, voisine d'un certain fauteuil canné, dont le siège discret se relève et démasque un water-closet.

L'Élysée-Palace a, dans ses sous-sols, les ateliers de vingt corps d'état; il a ses menuisiers, ses teinturiers, qui nettoient, détachent et recolorent, ses tapissiers qui refont les matelas, passés à l'étuve,

regarnissent les sièges et puisent dans les réserves du garde-meuble de quoi transformer en cinq minutes un salon en chambre ou une chambre en salon. Le matériel de 400 chambres, le linge — 3 500 paires de draps et 50 000 serviettes — dont l'achat primitif a coûté 230 000 francs, l'argenterie, les ustensiles divers de cave et de cuisine — ces derniers payés 28 000 francs, tout cela est inventorié chaque mois.

L'introduction de tout objet, de toute marchandise, comporte un sérieux examen à son passage par l'économat. On y pèse les couvertures et le linge, vérifié au compte-fil; on y mesure la hauteur de laine des tapis. Pas de commerce où les « fuites » soient aussi nombreuses et aussi faciles ; il faut que chaque matin, levé à six heures, l'hôtelier s'assure *de visu* que le pain, la volaille, le beurre, sont sincèrement livrés ; c'est là son premier bénéfice. Il mesure le lait au densimètre, ouvre au hasard quelques sacs de charbon et fait retourner devant lui les bachots de glace, à la sortie, pour s'assurer qu'ils sont bien vides.

Il est plus aisé de se défendre contre le coulage et les « chiperies » domestiques que de prévenir les escroqueries du dehors. Dans les auberges de petite qualité se présentent maints filous munis d'une valise vide et d'un carton à chapeau, où il n'y a pas de chapeau. Ils prennent possession de leur chambre à la nuit tombante et s'esquivent, de grand matin, en emportant les draps et les cou-

vertures de leur lit dans la valise et, dans le carton à chapeau, la pendule qui décorait leur cheminée. D'autres se glissent, à l'aurore, dans les maisons imparfaitement surveillées et font, le long des couloirs, une rafle des chaussures qui stationnent aux portes closes des voyageurs endormis. Ces larcins effrontés n'atteignent que les garnis modestes, Quant aux clients, aux clientes surtout, qui partent sans acquitter leur note, il n'en manque pas dans les plus beaux quartiers.

Plus graves sont les pertes qui peuvent incomber aux patrons d'hôtels, par suite des vols commis sous leur toit au préjudice des voyageurs. Jusqu'à une date assez récente, la législation à cet égard n'avait pas varié depuis l'ère chrétienne, depuis les Césars ; car c'était le vieux droit romain qui, en ces temps de billets Cook et d'Orient-Express, régissait encore la matière. Notre Code civil avait traduit le digeste, les jurisconsultes n'avaient rien innové là-dessus depuis la Révolution. Qu'il s'agît d'un barbare arrivant en litière par la porte Esquiline, ou d'un banquier d'Australie descendant de wagon avec une fortune en portefeuille, la loi était la même : les aubergistes ou hôteliers — *nautæ, caupones, stabularii*, disent les Pandectes — sont responsables comme dépositaires, en vertu de l'article 1953, des effets apportés par le voyageur qui loge chez eux.

Ils essayaient bien de se dégager, par un petit avis apposé dans tous les appartements, en prévenant le locataire « qu'ils ne garantissaient d'autres

valeurs que celles qui leur avaient été personnellement confiées » ; leur garantie légale n'en était pas moins illimitée en principe, sauf le cas de force majeure, c'est-à-dire de vol à main armée.

Toutefois, bien qu'en certaines occurrences, cette obligation eût entraîné pour les hôteliers des condamnations ruineuses, et que leur syndicat n'eût pas réussi dans ses tentatives pour faire limiter, par la loi, le risque qui leur incombait *en théorie*, leur charge était réduite *en pratique* par l'arbitrage des tribunaux ; et les voyageurs, le plus souvent incapables de faire la preuve des vols dont ils étaient victimes, faisaient bien de se protéger eux-mêmes. Depuis la loi du 18 avril 1889, la responsabilité des hôteliers a été bornée à 1 000 francs « pour les espèces monnayées et les valeurs ou titres au porteur de toute nature non déposées réellement entre leurs mains ».

Afin de donner à leurs clients *toute sécurité*, tout en leur laissant la libre disposition de leur bien, la plupart des hôtels nouveaux installent au sous-sol une « salle de coffres-forts » — « safes-room » — semblable à celles des établissements de crédit, gratuitement prêtés aux voyageurs.

La probité du personnel est d'ailleurs très remarquable. Aux âges d'innocence, dans l'antiquité, le monde des aubergistes était fort suspect : les Hébreux n'avaient qu'un même mot pour désigner « hôtesse » et « courtisane » ; ce qui laisse supposer que les hôtelleries n'étaient pas bien famées. Platon

exclut les hôteliers de la république idéale, ostracisme peut-être injuste puisqu'il frappe aussi les poètes. Mais à l'origine, en Grèce, les personnages chargés d'organiser l'hospitalité, de guider les étrangers dans leurs affaires et leurs achats, se nommaient des « proxènes » ; ces intermédiaires sans doute firent d'autres besognes obligeantes, à en juger par l'idée moderne qui s'attache à cet emploi. Le code théodosien dispensait les maîtresses ou servantes d'hôtellerie des peines portées contre les femmes adultères et les récits des voyageurs nous font augurer que la profession d'aubergiste n'était pas un fier métier au moyen âge.

Cette réputation légendaire a disparu et ce métier, aussi respectable aujourd'hui que tout autre, est fort lucratif pour les subalternes qui y coopèrent : dans les bonnes maisons, les valets ou femmes de chambre ont 35 francs de fixe et gagnent 150 francs avec les pourboires ; les garçons ou sommeliers, en habit noir, souvent Allemands ou Suisses, arrivent à 250 francs — dont 95 francs de gages et le surplus en gratifications de la clientèle. — Les tarifs ont beau stipuler le « service compris » dans la location des chambres , l'usage des pourboires a persisté dans les hôtels, comme dans les cafés et restaurants, grands ou petits.

Quelques administrations ont cherché à l'abolir, le public s'y est obstinément refusé. Lorsque les « bonnes » des Bouillons Duval eurent défense d'accepter, sous peine de renvoi, les 15 centimes

que leur laisse en moyenne chaque consommateur, ceux-ci glissèrent leurs sous dans des croûtes de pain ou des épluchures de fruits ; ils les dissimulèrent au fond d'un verre ou sous une assiette. Les patrons n'insistèrent pas : ils réduisirent proportionnellement le salaire qui sortait de leur poche, ou au contraire encaissèrent eux-mêmes les pourboires. On sait que les cafés en vogue reçoivent de leurs garçons une redevance de 6, 8 et 10 p. 100 du montant des consommations servies ; ce qui laisse encore à chacun de ces employés une dizaine de francs par jour.

A côté d'un syndicat spécial qui se charge du recrutement, il existe, entre tous les hôtels, une sorte de confraternité pour le placement mutuel des sujets, dont cet échange de renseignements garantit la bonne qualité.

La cuisine a son organisation distincte sous la haute surveillance du « chef ». A l'Élysée-Palace, ce gentleman-directeur, — nos pères le nommaient « écuyer de cuisine », — commande à 33 personnes, réparties en 7 brigades, sous les ordres immédiats de « chefs de parties », appointés chacun de 300 à 350 francs par mois : potagers, sauciers, rôtisseurs, entremetiers pâtissiers et glaciers évoluent, chacun dans son domaine ; les uns, autour des broches de 2 mètres de long, des marmites profondes et des bassins à friture bouillonnante, où plongent jusqu'à 300 truites en un jour ; les autres, modèlent des sirops coloriés qui se figent

sous leurs doigts en fleurs et en fruits, ou puisent dans leurs huit parfums de vanille, chocolat, orange, praliné, etc., la matière des bonbons et des petits fours.

Tous ces comestibles viennent des salles du « garde-manger », soumises à un contrôle sévère : de là sortent la viande, la charcuterie, la volaille, expédiée par les marchands de Bresse et de Houdan ; le beurre, dont il est employé souvent 100 kilos par jour ; les écrevisses s'y promènent dans des viviers d'eau courante ; les homards vivants sont enterrés dans la glace ; il entre ici chaque année 500 000 kilos de glace, destinée à des usages divers.

Une dépendance de la cuisine est la caféterie. Les professionnels qui versent goutte à goutte l'eau bouillante sur la poudre de moka, font aussi mousser le chocolat et infuser le thé. Le thé, belle source de profit : 0 fr. 20 de feuilles procurent une recette de 1 fr. 50. Mais tous les chapitres ne sont pas à l'avenant. Le patron « limonadier », qui tire 6 bocks d'un litre de bière et 30 petits verres d'un litre de chartreuse, gagne aisément 70 p. 100, net, de son chiffre d'affaires. Le bénéfice *moyen* du café de la Paix figure au bilan du Grand-Hôtel pour 160.000 francs ; en certaines années, il a été de plus du double.

Le restaurateur est loin d'être aussi privilégié. La clientèle est, pour diverses causes, devenue plus rare, plus économe, sans cesser d'être diffi-

cile. Aux temps épiques de Very, de Véfour, des Frères Provençaux ; plus tard, à l'ancien café de Paris du boulevard de Gand, à la Maison d'Or, au café Anglais, il se trouvait, dans le Paris de 1815, de 1835 et de 1865, un assez grand nombre de Parisiens gastronomes qui consentaient à « manger un napoléon » à leur dîner. Ces Parisiens aujourd'hui dînent au cercle pour 8 fr. 50.

Cependant les denrées ont augmenté dans notre capitale plus qu'ailleurs, et il est à noter, par exemple, que depuis l'allumette avec laquelle le Français allume son feu le matin à son lever, en passant par le charbon, le pain, le beurre, le lait, le café, le sucre, la viande, le poisson, les fruits et les légumes, les fleurs même, jusqu'au gaz et à la lumière électrique qu'il éteint le soir, à son coucher, la vie est plus chère à Paris qu'à Londres.

On reprochait à ces illustres traiteurs de majorer les prix à leur gré, suivant la physionomie et le sexe de leurs convives, de commettre des « erreurs » dans les additions hiéroglyphiques que la patronne expédiait elle-même du comptoir. L'un d'eux, que nous appellerons Beauvilliers pour n'offenser aucun vivant, répondait avec ingénuité à qui l'engageait à mieux surveiller l'arithmétique de son épouse : « Ah ! monsieur, je ne donnerais pas pour 30 000 francs par an les erreurs de Mme Beauvilliers. »

Sans être tout à fait passés, ces « beaux temps » sont moins beaux qu'autrefois. Les restaurants qui font les plus grosses recettes, aux Champs-Elysées,

au Bois de Boulogne, ne les font que peu de jours par an. Ils sont toujours à la merci d'un orage. Les entreprises « saisonnières » sont, en fait d'hôtel aussi, les plus aléatoires de toutes : le Palace-Hôtel de Monte-Carlo, ouvert du 1er décembre au 1er mai, perd de l'argent pendant deux mois sur cinq ; le plus achalandé de tous, à Trouville, l'Hôtel de Paris, doit faire assez de bénéfices en quinze jours pour combler ses pertes pendant deux mois et distribuer à ses actionnaires 4 p. 100 de dividende.

La cave est, partout, d'un rendement meilleur que la cuisine. Elle exige des immobilisations de 300 000 à 400 000 francs, par conséquent des soins incessants. Au deuxième sous-sol, loin des variations atmosphériques, les pyramides de bouteilles reposent sur un lit de fin gravier que l'on arrose chaque jour d'été, dans les caves à champagne et à vin blanc, pour en rafraîchir la température.

Cuisine et cave réunies sont d'ailleurs une grosse recette pour les maisons qui, par leur savoir-faire, attirent les dîneurs. On a calculé qu'il n'y avait pas 50 p. 100 des voyageurs à prendre leurs repas dans les hôtels où ils habitent. Ceci est vrai en général, là où la table est médiocre, et où l'aubergiste se flatte vainement de la rendre obligatoire, en menaçant d'une amende ceux qui vont porter leur appétit ailleurs. Il est des hôtels d'où l'on sort pour manger, bien que l'on y loge, et d'autres où l'on vient dîner

du dehors. L'hôtel Ritz atteint un chiffre d'affaires égal au Palais d'Orsay, qui a 400 chambres, bien qu'il n'en ait lui-même que 130 — 2 millions et demi de francs, — mais, chez lui, le restaurant figure dans le total pour 1 million et demi.

IV

Les Hôteliers.

Ritz. — Luigi. — Boldt. — La carrière de Ritz ; ses débuts chez Voisin. — Ses créations à Londres : Savoy et Carlton ; à Rome : Grand-Hôtel. — Ses idées sur le rôle de l'aubergiste. — Les quatre Rome fusionnant chez Ritz. — Son lieutenant Escoffier. — Le Waldorf-Astoria. — 25 000 francs de frais par jour. — Les « buildings » de New-York. — La chambre type du Waldorf. — Une maison aussi peuplée qu'une ville. — Le triomphe du machinisme. — 35 « elevators », 25 000 lampes. — Bénéfices de l'exploitation des principaux hôtels parisiens : Élysée-Palace. Palais d'Orsay, Terminus, Continental.

Seulement Ritz n'est pas un hôtelier ordinaire ; c'est l'hôtelier-type, l'hôtelier mondial, le génie de l'hôtellerie moderne. Il incarne cette branche de négoce, comme Boucicaut ou Hériot personnifient le magasin de nouveautés, Potin l'épicerie ou Worth la grande couture. Ses créations d'hôtel ont influé sur les mœurs ; à Londres et à Rome, comme à Paris, il a déterminé de nouveaux usages et de nouvelles habitudes.

Les directeurs des grandes hôtelleries actuelles, fonctionnaires fort bien rentés, dont quelques-uns sont parvenus à la fortune en achetant, ou en gérant

pour leur compte, les établissements où ils étaient d'abord simples employés, ont eu presque tous d'humbles débuts : tel est Luigi auquel la Société des Wagons-Lits confie ses hôtels du Caire, et qui, avec Thomas Cook, lord Cromer, représentant Sa Majesté Britannique, et... le khédive, est le personnage le plus important de l'Égypte. Tel est Mahault, qui commande à 1 500 personnes, comme directeur du Terminus, du Palais d'Orsay, de cinq grands cafés ou restaurants-annexes. Il entra comme groom, à treize ans, en 1856, à l'hôtel du Louvre, où il apprit l'anglais et l'orthographe, passa employé au bureau de réception, en devint le chef en 1867 et, en 1876, fut promu au poste d'administrateur.

Tel est aussi, en Amérique, Boldt, ancien garçon d'office, aujourd'hui l'un des notables opulents de New-York, à la tête du Waldorf-Astoria, la plus grande auberge du monde.

Mais Ritz est l'individualité la plus originale en cette profession, parce qu'il a innové et qu'il a fait école. Originaire de Suisse, terre classique des hôtelleries, fils de fermiers du Valais, il partit à quinze ans pour Paris et débuta, comme « garçon de salle », dans un petit hôtel de la place de la République. Il entra ensuite chez Voisin et y demeura huit ans. jusqu'en 1873, où il fut engagé, en qualité de maître d'hôtel par un restaurateur français à l'Exposition de Vienne. Apprécié de ses patrons, il devint alors chef de restaurant au « Grand-Hôtel » de Nice et le quitta, pour prendre

à son tour la gérance d'un hôtel à San Remo. Sa gestion ayant été heureuse, on lui en offrit de plus importantes : à Paris, celle du « Splendide Hôtel » de l'avenue de l'Opéra, celle des « Roches-Noires » à Trouville, enfin, en 1880, celle de l' « Hôtel National », à Lucerne, dont il est demeuré l'un des principaux actionnaires.

Ici Ritz se révéla à ses concitoyens et à la foule cosmopolite, qui allaient désormais apprendre son nom, dans sa vocation de fondateur et lanceur d'hôtels. Ces hôtels ne dépassèrent pas en dimension, en importance, en richesse, ceux que l'on possédait déjà : ils furent autres.

« Il n'est point de commerce, observe Ritz, où l'acheteur ait avec le vendeur des rapports aussi étroits, aussi intimes, que sont, dans un hôtel, ceux de la clientèle avec le patron. L'hôtelier est un maître de maison chez lequel on s'invite, chez qui l'on demeure sans le connaître, mais c'est un maître de maison. Et l'on est bien ou mal, dans une maison, suivant que le maître la dirige bien ou mal. » L'idée n'était pas neuve, si l'on veut, mais Ritz s'en pénétra mieux que ses confrères. Il en tira tout un programme : celui de logis moins banaux, meublés avec plus de recherche que de gros luxe, reproduisant mieux, dans les détails de leur aménagement, l'élégance tranquille d'un « home » de bon goût que le déploiement d'ors d'un kursaal. A Paris, dans l'hôtel qui porte son nom, pour atteindre plus sûrement son rêve d'avoir la maison la plus

propre du monde, il a choisi intentionnellement, pour les tapis et les meubles, les nuances les plus claires et, pour les boiseries et les murs, la couleur la plus salissante et qui ne supporte pas la saleté : le blanc. Et cette adoption de la peinture blanche — à l'exclusion du papier — téméraire, parce qu'elle rompt avec les vieilles habitudes, l'oblige à entretenir une équipe de peintres qui lessivent chaque mois tous les murs.

A Baden-Baden, à Cannes, au Grand-Hôtel de Monte-Carlo, Ritz perfectionna graduellement ses plans ; il réalisa son idéal à Londres, au « Savoy ». Ce fut le point de départ de modes nouvelles parmi la société anglaise qui, au lieu de passer la *season* en *apartments*, dans des maisons meublées, louées aux propriétaires absents, préféra descendre à l'hôtel et y donna des dîners.

Les femmes du meilleur monde vinrent, en toilettes décolletées, s'attabler à l'hôtel, en public, comme en un logis privé. Et cela, non dans une ville d'eaux ou de bains de mer, où, personne n'étant censé chez soi, chacun peut trouver naturel de s'installer au casino ; mais dans une capitale et dans un pays où les lois d'une étiquette traditionnelle sont religieusement observées.

Encouragé par son succès, Ritz acquit un terrain à Rome au haut de la via Nazionale, près des thermes de Dioclétien. La vogue du « Grand-Hôtel » qu'il y fit construire transforme, depuis quelques années, la Ville Éternelle en une station d'hiver.

De toutes les parties du monde et plus spécialement d'Amérique, grâce aux lignes de paquebots directs récemment créées de New-York-Gênes et de New-York-Naples, afflue, de fin décembre à fin avril, cette « aristocratie » mêlée, mi-partie grands seigneurs et plurimillionnaires, mi-partie chevaliers d'industrie et pécheresses à tarifs conventionnels.

Par eux, à la Rome des Césars, des Papes, du roi d'Italie, s'ajoute et s'agrège une quatrième Rome : celle de la colonie dorée des nomades, la *Cosmopolis* du romancier, qui a son palais et son centre au Grand-Hôtel, comme les autres Romes ont les leurs au Forum, au Vatican ou au Quirinal, Et, de toutes, c'est naturellement la Rome du Grand-Hôtel qui est la plus en vue, la plus remuante ; elle répand sur toutes les autres sa poussière de fête et de gaîté. Car elle fusionne avec toutes et mêle à ses luncheons, à ses parties *extra-muros*, à ses bals et à ses « cotillons », payés en dollars d'outre-mer, les artistes et les diplomates, le monde « noir » et le monde officiel, le vieux patriciat indigène et les « belles d'hôtel » de toutes les nations.

Ce dernier printemps, un magnat hongrois, en superbe costume magyar, et la jeune princesse romaine qu'il venait d'épouser fêtaient leur mariage, au sortir de l'église, dans un déjeuner de quarante couverts au Grand-Hôtel. Sitôt après le repas d'apparat, le gentilhomme, métamorphosé en chauffeur, montait avec sa femme sur un automobile

de noce, peint en blanc et couvert de fleurs, qu'il conduisait lui-même, et ce couple filait triomphalement sous les regards attendris d'une assistance d'élite où la France était représentée, aux fenêtres, par la charmante M[rs] Smoke (de Paris et Chicago), l'amie des duchesses, et par la petite marquise de Durandal, l'amie des rois.

Les nouveaux envahisseurs ne viennent pas dans le Latium, comme les anciens, pour ruiner, mais au contraire pour enrichir. Ils apportent du dehors, dans leurs valises, *panem et circenses* et ne touchent pas aux objets exposés par les siècles, dans cette ville-musée. Bien loin sont les temps où la France des Valois prétendait dominer l'Italie par ses armes, où les régiments suisses à notre solde bataillaient pour nous la conquérir. C'est aujourd'hui la France qui est ici à la solde d'un Suisse, en la personne d'un de nos compatriotes armé, non de la pique, mais de la broche et du hachoir ; puisque c'est désormais par la cuisine que nous nous imposons au monde civilisé.

Par son contact prolongé avec la population flottante qu'il fallait séduire, entraîner, fixer enfin dans les résidences qu'il lui préparait, Ritz avait appris qu'une table sincèrement bonne était indispensable. Il s'attacha à rendre la sienne telle et à la maintenir sur un bon pied. Sa force était de connaître personnellement la cuisine, de pouvoir diriger son chef et donner un avis compétent sur les plats. Mais il lui fallait un artiste, capable d'exé-

cuter ses vues. Escoffier fut ce lieutenant culinaire. Partout où Ritz fondait un hôtel, Escoffier présidait aux fourneaux. Du Savoy de Londres, il suivit son patron au Grand-Hôtel de Rome et à l'hôtel Ritz de Paris. Maintenant il est de retour à Londres, au Carlton-Hôtel — le dernier en date — où 120 subalternes conditionnent sur ses données une chère honnête pour 1 000 couverts chaque soir. Demain il remplira le même office au nouveau Ritz-Hôtel de Londres, qu'un architecte français est en train de construire au coin de Piccadilly et de Green Park. C'est un personnage ; il jouit d'un traitement de ministre et sa place est bien plus sûre.

Les Européens prétendent trouver un hôtel à l'image de leur foyer ; les Américains se font plus simplement un foyer de leur hôtel. Beaucoup habitent des villes nées d'hier, dont les premières maisons furent des auberges ; auberges où les colons avaient même des habitudes un peu rudes, si l'on en juge par cette recommandation, clouée encore aux murs des chambres, en certaines localités de l'Ouest : « Les gentlemen sont priés d'enlever leurs bottes, avant de se mettre au lit. » Ils ont plus d'exigences que nous sur certains chapitres et sont, sur d'autres, plus faciles à satisfaire.

C'est aux États-Unis que se trouve actuellement l'hôtel géant, auquel le chef de la riche famille Astor, parti naguère simple colporteur de Waldorf en Hollande, a donné pour enseigne le nom combiné de ce village et de cet aïeul : Waldorf-Astoria.

Cent dix-sept mètres de long, quatre-vingt-trois mètres de haut, depuis le rez-de-chaussée jusqu'aux jardins suspendus des toits en terrasse ; seize étages visibles, plus deux étages souterrains, enfoncés de onze mètres sous la rue jusqu'au rocher ; une architecture de brique rouge, armaturée d'un corset d'acier, plaquée de pierre et de marbre, telle est la carcasse de cette boîte — de ce « plot », disent les New-Yorkais — où le service de 1500 chambres privées et de 40 salles publiques, à écrire ou à manger ou à danser, salles de théâtre et de concerts, est fait par 1 470 paires de bras humains, assistés de 3 200 chevaux-vapeur. Le tout a coûté 75 millions de francs de première mise et coûte chaque matin 25 000 francs à faire marcher. Il est vrai que les jours de grandes recettes montent à 100 000 francs.

Remarquons en passant que les maisons de New-York à 15, 18 et 21 étages — les « buildings » — ont amené les architectes à créer un art nouveau. Les premières construites furent d'une laideur inouïe : elles ressemblaient à ces tours en dominos qu'élèvent les enfants. Seulement les dominos ici ne variaient pas du double-blanc au double-six ; ils marquaient tous du haut en bas, de long en large, le même point moyen, quelque chose comme un double-quatre, répété à l'infini ; les fenêtres, régulièrement espacées sur la muraille claire, imitant les ronds noirs creusés dans l'ivoire blanc.

On s'attacha peu à peu à rompre ces lignes

monotones, en rassemblant et en coupant les étages par séries inégales de deux, trois ou quatre, au moyen d'arcades et d'ogives, d'entablements et de frontons, de saillies et de retraits simulés par d'habiles artifices. De progrès en progrès, il advient que les derniers *buildings* charment l'œil, tandis que les premiers l'offensaient très fort. Ce sont les dômes, les flèches, les minarets laïques et industriels d'une ville sans passé, que des siècles d'idéal n'ont point dotée de ces hardis élancements de pierre, inutilités indispensables à la cité. Qu'on se figure les tours Notre-Dame, plus larges et aussi hautes, peuplées de la cave au grenier par des notaires et des avoués, pleines de bureaux et de comptoirs, ce ne serait pas néanmoins une vilaine chose.

Le Waldorf-Astoria s'inspire pieusement, à l'extérieur, du style de la Renaissance germanique, et l'intérieur offre un assemblage éclectique de toutes les copies imaginables. Mais ce qui nous intéresse en lui, ce n'est pas l'effort artistique, les peintures ou les bronzes du meilleur faiseur, les marbres « Pavonazzo » — tachetés comme le plumage du paon — venus de Sienne ou de la Russie du Nord, les pilastres et les colonnes et les mobiliers, plus beaux que nature ; ce ne sont ni la salle de bal à l'instar de Versailles, ni la galerie, « genre hôtel Soubise, » ni le « salon Pompéien, » ni la « cour des Palmiers » ou la « chambre des Myrtes ». Tout cela est venu d'ailleurs ; leçon apprise, prétention

touchante, importation digne d'encouragement, dont le bon goût n'est pas toujours garanti sur facture.

Ce qui mérite l'attention ce ne sont pas non plus les gros chiffres ; les kilomètres de corridors, les 300 têtes de bétail par semaine, ou les 5 000 carafes frappées par jour; les 260 000 francs d'eau payée chaque année ou les 1 500 000 francs de cigares et de tabac, conservés dans un dépôt spécial. Il va de soi que tout sera proportionné à la taille d'un consommateur qui mange et boit par 4 000 bouches — y compris le personnel de service, — d'un consommateur qui vaut à lui seul un chef-lieu d'arrondissement; un chef-lieu où la moitié de la population serait millionnaire ; car les chambres, au Waldorf, coûtent 20 francs, le blanchissage d'une chemise vaut 1 fr. 25, les repas à la carte — il n'en existe pas à prix fixe — reviennent à une douzaine de francs par tête, sans le vin, et l'on n'y vit guère à moins de 50 francs par jour.

La chambre du Waldorf est, du reste, si on la compare à celle du vieux continent, beaucoup meilleur marché, parce que l'habitant y est bien mieux traité pour le même prix. Elle est plus grande — 7 mètres sur 5 — éclairée par dix lampes électriques — au plafond, sur la table de nuit, près de la commode à psyché, dans le vestiaire et dans la salle de bain. Le lit, très large, est suffisant pour deux personnes ; les draps sont du linge le plus fin, comme les douze serviettes pendues aux murs de

faïence du *dressing-room*, remplacées aussitôt qu'elles ont été froissées par la main du voyageur. Ici la baignoire, contiguë au w. c., se remplit d'eau chaude ou froide en une minute, comme la chambre à coucher se réchauffe ou se rafraîchit en un clin d'œil, suivant que l'on ouvre la manette du calorifère à vapeur ou le robinet d'air froid.

Et ce qui vraiment est propre à l'unique génie local, à ce en quoi les Américains donnent des leçons et n'en reçoivent pas, ce qui par conséquent est tout à fait digne d'étude pour le visiteur, c'est la simplification de l'effort par le machinisme de ce phalanstère. C'est dans les premier et deuxième dessous — *basement* et *sub-basement* — qu'il le faut aller voir.

Jeté de la rue dans une bascule, le charbon y est saisi par une chaîne à godets, qui le distribue tout au long de la chambre des chaudières et le livre à des chargeurs automatiques ; tandis que les cendres, automatiquement aussi, sont rejetées dans des camions sur les trottoirs. La vapeur, au sortir des cylindres, monte dans un condenseur où elle est filtrée au coke, rebouillie, écrémée, pour se purger de l'huile dont elle a pu s'imprégner. Eau distillée désormais, cette ancienne vapeur se filtre à nouveau au charbon de bois, puis au noir animal et va se transformer en pain de glace, dans les machines ammoniacales. Ces pains, de 150 kilos chacun, sont saisis par un treuil roulant, plongés un instant dans l'eau chaude, pour être détachés de leur

moule. Ils en sortent lentement jusqu'à concurrence de 50 000 kilos par jour et se rendent, seuls toujours, dans un local maintenu à la température de 0° centigrade.

Nulle part, je pense, on n'a fait un emploi plus varié de la force électrique. C'est elle qui imprime le mouvement aux 700 horloges, fait briller 25 000 lampes, donne la sensibilité à 130 téléphones et à 4 000 sonnettes, suce l'air vicié, le rejette au dehors et envoie dans les ventilateurs 47 000 mètres cubes d'air pur par minute.

C'est par elle que tournent et s'échauffent, à la blanchisserie, les rouleaux repasseurs du linge et que les brosses frottent et cirent les parquets ou lavent les dalles de marbre. C'est à l'électricité que le café se moud et que se hache la viande. Dans 500 chambres elle chauffe les fers à friser ; à l'office elle polit l'argenterie ; dans les appareils galvanoplastiques elle redore ou réargente le service de table ; à la cuisine, elle lave et rince les piles d'assiettes sales. Un moteur les plonge et les retire alternativement de trois ou quatre bassins d'eau bouillante, incessamment renouvelée ; au sortir du dernier bain la porcelaine est parfaitement nette, sa propre chaleur la sèche et rend à l'émail son brillant, sans qu'aucune main ait à l'essuyer.

Dans un bâtiment de 16 étages l'ascenseur devient un objet de première nécessité ; sans lui l'existence des hôtes et le service du personnel seraient presque impraticables ; avec lui — avec eux, devrais-je

dire, car ils sont au nombre de 35 — la distance est détruite; les locataires, superposés en apparence, se trouvent pratiquement sur le même plan. Ceux qui habitent le plus haut sont plus favorisés sous le rapport de l'air et de la lumière, mais ils mettent beaucoup moins de temps à monter ou à descendre, que s'ils logeaient au troisième ou même au second dans un de nos grands hôtels parisiens.

Une partie des 35 « elevators » du Waldorf servent de monte-charges ou de passe-plats; quelques-uns sont utilisés dans les caves, pour les marchandises, et mus par la force hydraulique. Mais il en reste assez d'électriques, répartis par groupes de trois sur les différents points de l'hôtel, pour que chaque voyageur trouve, à quelques pas de sa chambre, une boîte aérienne à ses ordres. S'il est pressé — et il l'est toujours — il pousse les boutons d'appel de deux ascenseurs à la fois et donne la préférence au premier arrivé. Un boy surgit et ouvre la porte; à peine êtes-vous entré qu'elle se referme, le sol manque sous vos pieds, vous voilà au rez-de-chaussée.

Si le câble venait à se rompre, si la vitesse normale de deux mètres et demi par seconde — 150 mètres par minute — était dépassée, un frein se décrocherait et se braquerait contre les rails; mais ces ascenseurs sont méticuleusement entretenus et inspectés et l'on n'y a jamais d'accroc à signaler. Nous sommes si accoutumés, en France, à la marche ridiculement somnolente des nôtres,

que la rapidité américaine nous est pénible. Tel de nos meilleurs hôtels, qui avait récemment installé un ascenseur de même allure que ceux des États-Unis, a dû, sur la demande de ses clients, ralentir de moitié le mouvement.

Nous sommes donc, sur ce chapitre, volontairement arriérés ; sur celui de l'éclairage et du chauffage notre infériorité tient au prix élevé de notre charbon, et à la situation précaire des Compagnies chargées par la ville de ces services publics. A New-York, les particuliers paient le gaz 12 centimes le mètre cube — au lieu de 20 — et l'électricité 5 centimes l'hectowatt — au lieu de 15 centimes à Paris. Un consommateur de deux millions et demi d'hectowatts, comme l'Élysée-Palace, qui achète la sienne 5 centimes par contrat spécial au secteur des Champs-Élysées, aurait avantage à la fabriquer lui-même.

Cela ne l'empêche pas de distribuer à ses actionnaires 440 000 francs de profit — 7 p. 100 de leur capital — tout en servant, à ses créanciers hypothécaires ou autres, un intérêt de 6 p. 100 — 475 000 francs — avec un chiffre d'affaires de 3 millions et demi. Les trois hôtels des magasins du Louvre — Palais d'Orsay et Terminus Saint-Lazare — rapportent ensemble près de 1 400 000 francs. L'hôtel Continental 400 000 francs. La plupart des grandes hôtelleries parisiennes, bien gérées, sont prospères, et leur nombre pourrait s'accroître sans que leur situation financière s'en ressentît. Seule-

ment la capitale en profiterait dans une large mesure; les quelques millions encaissés par les hôteliers sont peu de chose, comparés au trésor inappréciable que les citoyens de tout l'univers apportent régulièrement chaque année à Paris et qu'ils y laissent.

CHAPITRE XX

LA BOURSE

I

La fortune mobilière française.

La Bourse est vide... d'or ou d'argent. — Du Pont-au-Change à la place Dauphine et à la rue Vivienne. — 233 milliards par an de valeurs négociées. — Dettes des nations, richesses des particuliers. — La cote de 1789, de 1819. — 1 100 titres aujourd'hui sur le marché. — 104 milliards de propriétés émiettées. — Le plus gros actionnaire des chemins de fer français. — Les romanciers à la Bourse. — Cosmopolitisme et répercussion des marchés actuels. — Le monde est ceinturé d'un cercle d'or. — Les Français ont plus d'argent que d'affaires.

Du Pont-au-Change où elle naquit, au pied des tours du Châtelet, jusqu'à la colonnade de la rue Vivienne, la Bourse n'a pas fait beaucoup de chemin dans Paris. Les boursiers en ont fait davantage dans l'opinion, depuis le temps lointain où les hommes d'épée rançonnaient les hommes d'argent,

jusqu'au temps actuel où les hommes d'argent gouvernent les hommes d'épée.

Cependant, depuis les « changeurs » de Philippe le Bel jusqu'aux collègues de M. Berteaux, la Bourse continue de s'ouvrir à midi ; heure choisie naguère par les financiers comme étant celle de la levée d'audience des magistrats de la Cour, à qui ils avaient affaire. Et quoique les rapports de la spéculation avec le Palais de Justice soient rares et d'ailleurs peu souhaités ; quoique depuis deux cents ans et plus, les « courtiers de change » aient quitté la place Dauphine, bâtie à leur intention par Henri IV, — « la plus belle et la plus utile de Paris », disait un contemporain — pour émigrer d'abord à l'hôtel de Soissons, rue Quincampoix, puis à l'hôtel de Nevers, Bibliothèque nationale de maintenant, c'est toujours à midi que les officiers ministériels de 1905 entrent à la corbeille ; exactement à l'heure où montaient à l' « estrade » foraine leurs devanciers du XVI[e] siècle.

Sauf ce détail, les uns et les autres ne se ressemblent guère. Même le vieux nom qui désigne nos « agents » ne s'applique nullement à leur emploi, puisqu'ils ne font plus le « change », ni des effets, ni surtout des espèces, et qu'au contraire le caractère de notre Bourse est d'être vide... d'or ou d'argent.

Ce que l'on y vend, ce sont les dettes des nations et les richesses des particuliers, incorporées au sol ou au sous-sol, transformées en outils multiples

d'industrie, de commerce ou de banque ; mais toutes détaillées en une monnaie spéciale : celle des « titres » nominatifs ou au porteur, tantôt « actions » associées aux risques, tantôt obligations ou créances déterminées. Par ces valeurs, improprement appelées « mobilières » — bien qu'elles ne le soient pas davantage que les papiers conférant la propriété d'une maison ou d'une forêt, — mais dont le propre est d'être *mobilisées* par le morcellement et l'enchère quotidienne, tout Français économe peut devenir possesseur d'un millième d'usine, d'un cinq cent millième de chemin de fer, comme tout Français majeur devient détenteur d'un dix-millionnième de la souveraineté nationale.

Avant nous et plus que nous, l'ancien régime avait mobilisé la terre par ses innombrables et minuscules « rentes foncières » de quelques francs ; et même, par ses « rentes constituées » qui mettaient le débiteur en actions, il avait mobilisé le crédit des personnes. Mais la supériorité des valeurs modernes, et ce qui les rend plus vraiment mobiles qu'un de ces « meubles », tels qu'une armoire ou un fauteuil, auxquels la loi les assimile, c'est l'existence d'une halle publique où il est loisible à tous, chaque jour, de les acheter comme un kilo de beurre ou une douzaine d'œufs.

Aussi bien ce marché ne chôme-t-il pas, puisque, dans le cours d'une seule année, les opérations de Bourse s'élèvent — l'impôt qui les frappe nous en

révèle le chiffre — à 233 milliards de francs par an, dont 46 sur les rentes françaises et 187 sur l'ensemble des autres valeurs. Un total aussi formidable dépasse de beaucoup le montant de notre fortune mobilière, que l'on croirait ainsi vouée à un mouvement perpétuel et à trois ou quatre changements de maîtres, en l'espace de douze mois ; si l'on ne savait qu'*un vingtième* seulement des ventes et achats, représentés par ces 233 milliards, s'effectue au comptant. Presque tout le reste, spéculation « à terme », consiste en simples engagements qui se « liquident », se résolvent en opérations inverses, au courant du mois ou de la quinzaine, ou se prorogent — se « reportent » au mois suivant à l'aide d'un léger emprunt de capitaux.

La France monarchique possédait différents types, aujourd'hui disparus, de valeurs mobilières; seulement elles ne se négociaient pas à la Bourse. La « cote » de 1789 se compose de quelques lignes : actions de la Caisse d'escompte, des Compagnies des Indes et des Eaux ; billets de deux loteries royales et titres de trois emprunts récents du Trésor ; c'était tout. En 1819, la nomenclature officielle ne s'était guère allongée : seules y figuraient la rente française, 5 p. 100, nouvelle ou consolidée; la Banque de France et des obligations de ponts à péage. Durant les trente années qui suivirent, malgré les créations viables du règne de Louis-Philippe, malgré l'agiotage aussi, où les financiers aigrefins de Balzac « se gavaient d'or »

et qui faisait surgir tant de Compagnies rivales des « Bitumes du Maroc » de *Jérôme Paturot*, la cote de 1852 ne contenait encore que 126 valeurs. Leur nombre s'était élevé à 380 en 1869. Il est de 800 aujourd'hui, pour les effets admis à la négociation par le ministère des agents de change parisiens. Si l'on y joint les actions et obligations traitées uniquement « en coulisse », et celles qui sont réservées aux Bourses de province, on arrive aisément au total de 1100 titres en vente sur le marché français.

La place qu'ils occupent dans la fortune privée n'a cessé de croître suivant une progression analogue : ils figuraient dans les successions de 1851 pour 86 millions de francs et, dans celles de 1870, pour 175 millions. Ils étaient montés à 827 millions en 1880, à 1360 millions en 1890 et atteignaient, en 1900, deux milliards 81 millions.

Veut-on connaître le montant actuel, en capital, de la fortune mobilière française ? Il faut ajouter, aux 26 milliards de la rente nationale, les 58 milliards, auxquels correspond l'impôt de 4 p. 100 prélevé sur le revenu soumis au fisc, et 20 milliards environ de fonds d'État et titres étrangers possédés, en France, par nos concitoyens ; soit une somme de 104 milliards. Quelque invraisemblables qu'eussent paru à nos pères ces 104 milliards de créances et de propriétés, émiettées sur papiers à vignettes, qui, juxtaposées, formeraient un ruban assez long pour faire le tour du monde, les valeurs mobi-

lières sont loin d'avoir acquis chez nous l'importance qu'elles ont sur le marché anglais, où il s'en négocie près du double.

En France, d'ailleurs, elles ne représentent pas le tiers de la richesse globale des citoyens, si l'on en faisait l'inventaire. Il y faudrait joindre la propriété foncière : 90 milliards pour les terres, 55 milliards pour les maisons ; les hypothèques, le capital d'exploitation du sol (matériel agricole et animaux de ferme), les meubles, objets d'art et métaux précieux ; les charges et offices ministériels ; enfin les fonds de commerce et l'outillage de la petite industrie tout entière, et des grands établissements industriels qui ne sont pas organisés en sociétés anonymes.

Personne ne possède à lui seul un chemin de fer ; mais si l'on voit à la cote : des Compagnies de transport maritimes, fluviaux ou terrestres, des hôtels, des journaux, des docks, des magasins de nouveautés, des manufactures de fer, de gaz, de sucre, de papier, de bière, etc., il existe en outre, parmi les 210 000 patentés de l'industrie et du haut négoce, sans parler des 1 500 000 commerçants ordinaires, un très grand nombre d'armateurs, de filateurs, de maîtres de forge, de brasseurs, de fabricants et d'usiniers de toute sorte. L'ensemble de tous ces *biens personnels*, meubles ou immeubles, urbains ou ruraux, productifs ou non de revenus, peut être évalué à 230 milliards environ, beaucoup plus du double des 100 milliards de

biens collectifs, que représentent les valeurs mobilières.

Mais, seules, ces valeurs sont à la fois tangibles comme les maisons, liquides comme les espèces et négociables à cours certains sur un marché toujours ouvert. Aussi se sont-elles merveilleusement répandues depuis trente-cinq ans parmi les classes moyennes et populaires. Ce genre de fortune, naguère apanage du petit nombre, appartient maintenant à la foule. Au lieu d'un rentier il y en a 100, 200 peut-être. Le plus gros actionnaire des chemins de fer français possède 30 000 titres d'une Compagnie dont le capital est divisé en 525 000 actions, sa volonté pèserait de peu de poids, opposée à celle des petits détenteurs de titres, s'il entrait en conflit avec eux. De là cette conséquence naturelle que seul désormais le grand nombre compte et que c'est sur lui et avec lui qu'il faut compter.

Il était de tout temps avéré que les spéculateurs, quelque riches qu'ils soient, l'étant toujours moins que « tout le monde », leurs opérations n'avaient jamais que des effets passagers. Cependant, comme les grandes affaires étaient lancées et soutenues par peu de personnes, la légende voulait qu'il existât dans le ciel de la Bourse, des dieux mystérieux, « meneurs » du marché, disant un mot : « Que la baisse soit ! » et les cours s'effondraient, ou : « que la hausse commence ! » et la cote allègrement s'enlevait. Supposez que ces dieux se querellassent, comme ceux d'Homère ; que l'un d'eux attaquât,

invisible, une de ces valeurs dont il avait juré la perte, tandis qu'un autre personnage d'Empyrée, banquier surhumain autant que son collègue, protégeât ces mêmes titres et les poussât avec rage ; tel est le cadre qu'un de nos romanciers contemporains avait choisi pour y loger une peinture dramatique du monde de l' « Argent ».

Scrupuleux d'exactitude, il avait soumis son plan à un financier dont l'avis lui était précieux. L'entretien se prolongea de neuf heures du soir à une heure du matin. L'homme de chiffres démontra à l'homme d'imagination, clairement et avec preuves, que les choses ne se passaient pas dans la réalité selon qu'il allait les décrire dans son livre. Ce dernier partit, convaincu de son erreur, mais déterminé à ne rien changer à son scénario ; « car alors, dit-il en souriant, il n'y aurait plus de roman ».

Cette démocratie capitaliste n'est pas facile à manier. Même aux influences de la société de crédit, ce géant aux cinq cents bras, elle échappe ; d'abord parce qu'elle est trop vaste, puis parce que cette armée des placeurs d'épargne a des sympathies et des aversions irréductibles. Lorsqu'une affaire lui plaît et tant qu'elle y croit, bien fin serait celui qui l'en détournerait et l'en dégoûterait. Les sages y perdraient leur peine et les plus opulents, à lutter contre cette masse, y perdraient leur dernier sou.

Un autre caractère de la Bourse moderne est le cosmopolitisme, la répercussion des marchés les

uns sur les autres. Il y a des fonds internationaux comme il y a des trains internationaux. L'Angleterre possède un dixième des obligations françaises; les emprunts autrichiens et scandinaves sont en partie aux mains des Allemands, et la France eut longtemps en pension des liasses imposantes de rente italienne. Les pays jeunes sont débiteurs des vieux pays; les pays riches sont créanciers des pays pauvres. Les nations actuelles sont unies par des intérêts d'argent plus que par autre chose et le globe est comme ceinturé d'un cercle d'or.

Une restriction violente des crédits à Paris et à Berlin vint, en 1895, du « boycottage », à Londres, de la signature des grands établissements français et allemands, subitement mis à l'index par les banquiers anglais. Une valeur de cuivre qui n'est pas cotée à Paris et dont le siège est en Amérique — l'Amalgamated — est-elle attaquée à la Bourse de New-York? aussitôt le Rio-Tinto, mine de cuivre qui n'est pas cotée à New-York et dont le siège est en Espagne, baisse de 100 francs à Paris.

Le marché des États-Unis éprouva l'effet d'une répercussion contraire au commencement de 1903. La place de Paris avait prêté à des banques et sociétés allemandes de premier ordre des sommes très importantes; une de nos grandes maisons de crédit et deux puissants financiers étaient, à eux trois, créanciers de 750 millions de francs, desquels ils touchaient 5 p. 100 d'intérêt. Les Allemands

prêtaient à leur tour ces fonds, partie à leur industrie nationale, partie aux États-Unis où ils remplaçaient l'argent anglais, que la guerre du Transvaal faisait refluer en Europe. A la fin de 1902, les prêteurs français, inquiets de la crise industrielle qui sévissait au delà du Rhin, retirèrent brusquement leurs fonds d'Allemagne et celle-ci, réactionnant sur l'Amérique, retira les siens de New-York et y détermina une panique et une gêne de plusieurs mois.

Si la France n'est pas le pays le plus riche du monde, c'est celui de tous où le vieux refrain d'opéra :

L'or est une chimère,
Sachons nous en servir...

est le mieux en situation. Un emprunt d'un milliard est aujourd'hui, chez nous, l'équivalent d'un emprunt de 100 millions il y a cinquante ans. Ne nous en félicitons pas trop. L'Angleterre et l'Allemagne ont moins d'économie mais plus de production. Lequel vaut mieux d'avoir, comme les Américains, toujours plus d'affaires que d'argent, ou comme les Français, plus d'argent que d'affaires? De quel côté est la supériorité? Un peuple économe n'est pas un peuple risqueur : l'Américain, l'Anglais, dont les salaires sont plus hauts que les nôtres, vivent mieux et dépensent plus. Le Français préfère épargner: que la récolte soit bonne ou mauvaise, que l'usine et l'atelier soit ou non pros-

pères, il « met de côté » près de deux milliards par an. Il ne s'attache plus à acheter un champ, à moins de pouvoir le cultiver par ses mains; il va vers la fortune mobilière.

Mais il a vite manqué de placements chez lui, parce que l'étendue restreinte de son pays ne lui fournissait pas une matière indéfinie aux affaires, et parce que l'indigence de son sous-sol, son manque de houille et de fer n'étaient pas propices au développement de la grosse industrie. Casanier pour son compte personnel, il se voit contraint d'expatrier ses capitaux afin d'en tirer parti.

C'est une seconde armée nationale que l'armée des capitaux français. Un gouvernement moins exclusivement préoccupé des choses surnaturelles et de l'âme des citoyens, mais plus avisé et attentif aux intérêts temporels de notre république, pourrait se servir intelligemment de la puissance d'économie de la France. Il pourrait, dans ses rapports avec l'étranger, peser sur la politique douanière de nos clients, proches ou lointains, imposer ou favoriser l'usage de nos outils et de nos marchandises.

II

Les banquiers créateurs d'affaires.

La Bourse, vue sous l'angle de l'échellier et du vendeur de primes. — La Bourse vue sous la perspective économique ou sociale. — Elle accointe les capitaux et les entreprises. — Télégraphe, trop lent, délaissé pour le téléphone. — Période de 1815 à 1850 : haute banque d'ancien type, issue de la Suisse protestante. — De 1850 à 1870 : Pereire et Rothschild. — Leurs caractéristiques. — On appelle les petites bourses aux guichets. — Entrée en scène de l'école francfortoise. — Les emprunts de guerre de 1871. — Souscriptions publiques. — M. de Soubeyran et les affaires égyptiennes. — L'esprit francfortois. — Le conseil de la banque impériale ottomane. — Là où est votre trésor, là est presque toujours votre cœur. — La fièvre de 1881. — Les Compagnies éruptives. — M. Bontoux et l'Union générale. — Causes du succès et de l'échec. — La légende et les responsabilités. — Période des établissements de crédit. — Henri Germain. — Un catholique régit en maître le marché de l'argent.

Vue du petit côté, sous l'angle de l' « échellier », du remisier, du « margoulin », brocanteur de valeurs mortes, ou du vendeur de « primes dont deux sous », la Bourse est une halle bruyante, grouillante, pittoresque, où des gogos agités s'épuisent à nourrir des intermédiaires prudents. Massif et tassé, sans élan de clocher, de dôme ni de tour, ce monument d'un culte ancien, toujours sincère-

ment pratiqué, couvre 3 580 mètres de terrain qui rapportent à la ville de Paris quelque 250 000 francs par an, payés partie par les agents de change, partie par les buffets, vestiaires et autres services annexes.

Point de femmes ; 2 ou 3 000 hommes y viennent chaque jour. Beaucoup entrent et sortent en courant, dans toutes les directions, avec l'air d'aller chercher du secours. Du fond de la salle partent des cris de sauvages autour du butin. Une foule compacte, houleuse, se presse contre la balustrade circulaire où, sur un plancher un peu éminent, stationnent et déambulent sans hâte les titulaires des charges, qui seuls ont le privilège de piétiner le « parquet ». Adossés à cette « corbeille » leurs commis des groupes du Comptant, de la Rente, de l'Extérieure espagnole ou des valeurs « à turban » — lisez ottomanes — communiquent avec les habitués grâce à une pantomime conventionnelle, au milieu d'un vacarme qui fait substituer les signes à la voix. Sept « coteurs » officiels, employés de la Chambre syndicale, sont installés à de petits pupitres et dressent, comme des météorologistes, la courbe de variations des cours. Au dehors la bousculade recommence dans le couloir des téléphones, et, tandis qu'on lutte autour des cabines, la salle du télégraphe demeure presque vide ; quelques personnes y viennent lire leurs journaux ou faire leur correspondance. Trop lent désormais, ce mode de communication est délaissé.

Vue de plus haut, de plus loin, sous la perspective économique ou sociale, la Bourse est le lieu de rendez-vous des capitaux et des entreprises. Elle ne crée ni les premiers, ni les secondes, mais elle les accointe et les adapte les uns aux autres. Par cette machine à placement l'argent se transforme perpétuellement en affaires, les affaires se transforment perpétuellement en argent. L'argent en quête d'emploi et les affaires en quête de fonds viennent ici de tous les points de la planète ; des parcelles d'économie s'amalgament pour fournir à des besoins gigantesques ; des prolétaires y deviennent créanciers de souverains et employeurs d'ouvriers et les riches, avec leur lingot fractionné, se procurent des morceaux de vingt propriétés différentes.

Tout cela d'ailleurs est inapparent. Bien que le grand public collabore de plus en plus au mouvement des capitaux en bourse, la Bourse est de plus en plus abandonnée aux professionnels. Ce double fait, contradictoire, s'explique : les cours des valeurs sont maintenant gouvernés par des millions d'hommes qui ne viennent jamais à la Bourse : ce n'est donc plus de la Bourse que l'on peut provoquer ou diriger les mouvements. Le XIXe siècle a vu naître et grandir la fortune mobilière. Le XXe siècle voit se transformer les spéculations dont elle est l'objet.

La période embryonnaire, de 1815 à 1850, appartient à la haute banque d'ancien type, issue en majorité de la Suisse protestante ; gens de

grande prudence qui trouvèrent dans les prêts aux gouvernements l'occasion de s'enrichir. Bien que les emprunts d'État ou les conversions de dettes fussent rares, et portassent sur des sommes que nous jugerions minimes aujourd'hui, la part faite aux banquiers était si large qu'ils réalisaient encore de copieux bénéfices.

Sous la Restauration tel emprunt espagnol était vendu avec 50 p. 100 de rabais sur le taux d'émission, aux courtiers parisiens qui se chargeaient de le placer dans leur clientèle. Les fonds français, sans rapporter des commissions comparables à celles-là, rémunéraient très haut les services d'intermédiaires dont on n'osait se passer, après deux échecs de souscriptions publiques, en 1818 sous Corvetto, en 1825 sous Villèle. La conversion du 5 p. 100 en 4 et demi, tentée par ce dernier sans intervention des banques, n'avait réussi que pour 30 millions sur les 140 millions de rente existante et le Trésor dut recourir, pour se tirer d'embarras, aux receveurs généraux qui surent faire payer leur concours. Sous Louis-Philippe le crédit public demeurait fragile, l'argent timide, et peu solides encore étaient les entreprises qui devaient réussir un jour. Il y eut ainsi à cette époque de grosses pertes sur les chemins de fer.

La seconde période va de 1850 à 1870 ; des personnages nouveaux surgissent, plus hardis, plus inventifs : après avoir développé ses théories dans la revue hebdomadaire des *Débats*, qu'il

rédige de 1838 à 1846, Isaac Pereire les met en pratique avec des facultés supérieures. Ses créations multiples, son initiative souvent heureuse lui assurent, malgré des revers éclatants, une place parmi les constructeurs de la France moderne. Un premier emprunt d'État, directement offert au public, réussit en 1854 et l'on commence à appeler aux guichets les petites bourses, comme on avait appelé les petites gens au scrutin.

A ce moment tout est à créer pour profiter des découvertes de la science; tout se crée : chemins de fer et paquebots à vapeur, gaz et eau, aciéries et houillères, manufactures de toute sorte et villes rebâties à neuf. De ces hommes d'imagination et d'argent beaucoup furent des joueurs, comme Mirès, comme Pereire lui-même qui succomba, moins sous le coup droit d'un adversaire, que pour avoir spéculé sur les titres de sa propre société ; écueil fatal où, plus tard encore, d'autres se briseront.

A côté d'eux, Rothschild, au contraire, valait surtout par sa prévoyance. Il ne happait pas tant les idées, il mûrissait davantage les projets et, une fois en route, apportait à l'exécution une invincible ténacité. Toutes ses affaires n'ont pas été fructueuses, toutes ont été bien gérées. S'il réussissait, il se gardait de distribuer en dividendes la totalité des gains ; il accumulait des réserves. S'il échouait, il attendait avec patience que l'événement justifiât ses calculs. C'est ainsi qu'il soutint les chemins de

fer de Saragosse ou les mines d'El Boleo, en leur avançant « à découvert, » dans les années critiques, un nombre respectable de millions dont ces compagnies restèrent longtemps débitrices chez lui.

Il est généralement admis que ces rois de finance, chez lesquels la Bourse fait antichambre en la personne des agents et des remisiers, spéculent à coup sûr et accroissent aisément leur fortune. C'est exactement l'opposé de la vérité. Placés comme ils sont au sommet, ils ont tout à craindre du vertige même de leur grandeur — il y a un vertige des millions comme il y a un vertige des montagnes. — Sans cesse tentés de prendre part aux combinaisons les plus séduisantes, aux desseins les mieux concertés, cette sorte de gens côtoient sans trêve le précipice. A toute minute l'occasion leur est offerte de commettre une sottise ; c'est un rare mérite déjà que de n'en pas profiter.

L'extrême richesse mobilière, bien qu'elle ne soit grevée d'aucune de ces obligations politiques qui pesaient sur la richesse foncière d'autrefois, a néanmoins la « charge du Roi », à la Bourse. Elle porte le fardeau de servitudes financières, inhérentes à sa conservation. Un banquier de Bucharest, à qui l'on demandait pourquoi il avait pris la résolution de quitter cette ville, répondait : « Ici je suis maintenant le plus riche ; je ne puis donc plus gagner sur personne et l'on gagne sur moi ! »

La fin de la guerre de 1870 coïncida avec l'entrée en scène de l'école francfortoise, dont les repré-

sentants s'entremirent tout d'abord dans le lancement des emprunts de libération du territoire. Les gros banquiers qui entouraient M. de Bismarck demandaient qu'une partie de la contribution de cinq milliards fut payée en titres de rentes plutôt qu'en argent. Ils voulaient persuader à M. Thiers qu'il était de notre intérêt de nous acquitter envers l'Allemagne avec des titres qu'elle se chargerait de réaliser ; ce qui la lierait au relèvement de notre crédit. Mais M. Pouyer-Quertier montra que, sans parler des commissions qu'exigeraient les banques allemandes, il était beaucoup plus sûr de vendre soi-même les titres que l'on crée et d'en employer le produit à payer ses dettes ; parce que les créanciers que l'on paie avec des titres ne se piquent jamais de ménager les finances ni le crédit de l'État débiteur.

Bien qu'émis par souscription publique les emprunts de guerre ne prétendaient, cependant, ni supprimer les intermédiaires, ni se passer de la spéculation. Pour écarter autant que possible les capitalistes uniquement soucieux d'encaisser, au plus vite, la prime qu'ils pensaient devoir s'établir sur le nouveau titre, le gouvernement accordait une préférence aux souscriptions d'unités déclarées irréductibles. Mais, avec ce système, on présentait au trésor des listes fictives de noms qui, lus à la suite les uns des autres, rappelaient des fables de La Fontaine. Lorsqu'il s'agit d'emprunts considérables — et jamais jusqu'alors il ne s'en était vu de

tels — on ne peut guère espérer qu'ils se « classent » en totalité, du jour au lendemain, dans le portefeuille de ceux qui ont l'intention de les garder comme placement définitif. La spéculation intervient pour porter jusque-là une partie des titres « flottants », dans l'espoir d'un gain à réaliser sur le public. C'est ce que firent les Francfortois de Paris, comme la plupart des anciennes maisons de la place. Ils poussèrent à la hausse de la rente française, dont ils demeuraient acheteurs à des conditions avantageuses.

Véritables boursiers, très travailleurs et très audacieux, mais plus risqueurs en apparence qu'en réalité, car ils ne risquaient jamais leur situation, ces étrangers, avides d'affaires, avaient eu l'adresse de nouer une alliance entre le Comptoir d'Escompte, inspiré par M. Pinard et le Crédit Foncier, gouverné par M. de Soubeyran. Ce dernier fut pour eux le point d'appui, le levier puissant sans lequel ils n'auraient rien fait. La Bourse s'engagea à leur suite dans les valeurs égyptiennes et turques; mais ils savaient eux, se créditer « à la turque » en se débitant « à la franque ». Ils prêtaient au khédive Ismaïl à 18 p. 100, contre du papier qu'ils réescomptaient à 4 p. 100, avec garantie des titres, au Crédit Foncier dont les 150 ou 200 millions de disponibilités se trouvèrent ainsi employées avantageusement, mais non sans danger.

Soubeyran, poète, illusionniste et mégalomane, avait, lui, l'esprit le moins francfortois qui pût être :

il ne regardait jamais la porte de sortie. Il perdit et fit perdre beaucoup d'argent dans des idées justes, pour les avoir eues trop tôt; parce qu'en bourse il ne faut pas prévoir, mais voir. Lorsque arriva la faillite égyptienne, les banquiers de Francfort se retirèrent indemnes. Soubeyran seul fut compromis. Il démissionna, accablé sous la réprobation générale, en laissant à l'actif du Crédit Foncier des créances, devenues excellentes, qui firent la prospérité de cet établissement pendant quinze ans, sous un successeur plus heureux qu'habile.

Deux types distincts de spéculateurs coexistent dans le monde de la finance : l'un exploite directement la Bourse, joue sur le papier créé et escompte les variations de cours qui résultent du progrès ou du malaise des États. L'autre crée les valeurs d'État ou succédanées et, si ses moyens trop faibles lui interdisent d'agir par lui-même, il met son génie inventif au service de plus puissants dont il utilise les capitaux et l'influence.

Au Conseil de la Banque impériale ottomane, rue Meyerbeer, siégeaient alors les plus vieux noms et les plus estimés de la place, ceux parmi lesquels la Banque de France recrute ses régents. Pourtant, le jour où le gouvernement turc suspendit ses paiements, la Banque ottomane, désespérant de rentrer dans les 30 millions qui lui étaient dus, se mit à vendre ses créances avec 80 p. 100 de perte. Des banquiers de Galata s'empressaient

de les racheter, et les repassaient à la Turquie pour leur valeur initiale dans des prêts nouveaux. Contre une obligation de 107 francs, ils versaient 50 francs d'espèces et 50 francs de papier déprécié qui leur coûtait 10 francs.

Tout à coup les choses, à Paris, changèrent de face. Il survint un jeune courtier, fort inconnu, qui sut révéler à la haute banque sa puissance, dont elle n'usait pas, et l'amena d'abord à croire elle-même aux valeurs turques qu'elle avait créées, et en qui elle n'avait plus foi. Son plan consistait à recouvrer directement certains impôts et revenus de l'Empire ottoman, et à donner solidité à la dette du gouvernement turc en se substituant à lui. L'opération ayant réussi, les perceptions ainsi faites donnant des excédents, il s'établit une atmosphère spéciale autour de ces fonds d'Orient, dont la capitalisation s'éleva à un taux supérieur puisqu'ils devenaient des fonds européens.

Sous le couvert des affaires turques se firent aussi les premiers syndicats entre les financiers de France et d'Allemagne, à une époque où les deux nations demeuraient encore très séparées. Ces placements internationaux, qui s'accroissent maintenant en Asie par la création des chemins de fer, emmêlent les intérêts des peuples et modifient leurs sentiments. Si, là où est votre trésor là n'est pas toujours votre cœur, il n'est pas moins vrai que, sous la Restauration, l'Europe était pour la Grèce contre le Sultan, et qu'il y a neuf ans, malgré les

massacres d'Arménie, l'Europe était d'opinion contraire. Ne serait-ce pas qu'elle a de l'argent en Turquie ?

N'est-ce pas aussi d'une question d'argent, d'une crise mémorable de Bourse, que sont issus, s'engendrant l'un l'autre, une suite de faits politiques et sociaux dans la France contemporaine ? N'y a-t-il pas un lien de cause à effet entre le krack de l'Union générale et le succès de l'antisémitisme, entre l'antisémitisme et l'affaire Dreyfus, entre l'affaire Dreyfus et la réaction antireligieuse, accompagnée du despotisme vaseux qu'une moitié des citoyens fait peser sur l'autre moitié, dans cette république soi-disant démocratique.

La période 1871-1880 avait été une époque de hausse générale, par suite une période de gain. Le 3 p. 100 français se cotait beaucoup plus haut qu'à la fin de l'Empire et toutes les valeurs à l'avenant. Les profits rapides du public dans les bonnes affaires le poussent à en chercher de nouvelles ; des gens aventureux en inventent pour les lui offrir et il y perd naturellement de l'argent. Ces accidents économiques se sont produits maintes fois depuis cent ans et ils se produiront encore.

En Angleterre, on appelle ces entraînements d'émission des « mania » et les compagnies ainsi créées des « buble companies, » des compagnies éruptives. Il y eut, chez nos voisins d'outre-Manche des sociétés excentriques dont nous n'avons pas eu l'équivalent ; il y en eut pour « assurer le risque

d'infidélité des femmes dans le mariage » ; il y en eut une qui ne disait même pas pourquoi elle se fondait, son but devant rester secret et n'être révélé qu'un mois après la clôture de la souscription. A ce « mystère en actions » il se trouva pourtant mille actionnaires pour souscrire. Beaucoup des émissions de 1881-1882 ressemblaient fort à celle-là, sans toutefois l'avouer ingénument. Il s'en fit, dans ces deux années, pour 11 milliards de francs; non point versés en espèces, cela va sans dire, mais évalués au cours de la Bourse, avec la prime. Car beaucoup de titres de 500 francs se cotaient 1 000 francs dès avant leur naissance.

L'Union générale ne fut donc pas le seul engouement de cette époque, mais il fut le plus célèbre, le plus triomphal et finalement le plus désastreux. M. Bontoux avait rapporté d'Autriche plusieurs affaires sérieuses qui, bien gérées, devaient réussir et ont, effectivement, prospéré malgré sa chute. Leur groupement fut le pivot ou le point de départ d'un établissement nouveau, l'Union générale, qui dès le début, au lieu de se borner à des convictions financières, commit l'imprudence de faire entrevoir des bénéfices politiques et religieux. On prendrait sa revanche de la finance cosmopolite et la conquête de l' « Or du Rhin » serait suivie, comme dans la tétralogie wagnérienne, du « Crépuscule des dieux » jusqu'alors omnipotents. Du moment où il s'agissait d'une croisade par actions, et d'argent à gagner contre quelqu'un autant que pour soi-

même; dès lors que l'on remplirait à la fois son devoir et son portefeuille, l'Union générale recueillit plus de sympathies, éveilla plus de passions qu'une entreprise ordinaire. Elle provoqua, par le même motif, une pareille dose de mauvais vouloir et de sourde hostilité.

Mais ni ses amis n'auraient pu prévoir son invraisemblable succès, ni ses ennemis n'auraient pu précipiter son échec. Elle fut choisie, comme un tapis vert, par des gens qui jouaient à la Bourse comme on joue au baccarat. Le Suez, qui n'avait, lui, aucune nuance politique, eut à la même date le même sort : après être monté en janvier 1882 à 3 500 francs, il retombait un mois plus tard à 2 000 francs. Mais sans se faire aucun mal, parce que l'administration du Canal était restée étrangère à ces fluctuations.

L'Union générale au contraire sombrait, parce qu'elle avait commis la même faute que Law, sous Louis XV, et Pereire sous Napoléon III : elle avait spéculé sur ses propres titres, les reprenant beaucoup plus haut qu'elle ne les avait vendus au public, avec l'espoir de les pousser et de les revendre plus haut encore ; prise elle-même de ce vertige de la rue Quincampoix, dont une partie de la France et, particulièrement la région lyonnaise, fut alors possédée durant plusieurs mois.

Avant cet « emballement » illogique, les habitués du marché, ceux qui ont « le sentiment de la réalisation » et qui, suivant un précepte sage, « laissent

toujours gagner après eux », s'étaient mis à l'abri. A la Bourse, le coin noir, le « coin des corbeaux », ainsi qu'on nomme les baissiers qui guettent les réactions des valeurs sur lesquelles tout le monde se jette, commença à vendre à découvert au cours de 1 500 francs, en juillet 1881 ces actions émises à 500 francs trois ans avant, et sur lesquelles 125 francs seulement étaient versés. Mal lui en prit d'abord, puisqu'elles montèrent jusqu'à 3 400 francs en janvier 1882. Quelques jours plus tard survenait l'effondrement, le « krack », mot nouveau dont s'enrichit la langue, — qui ruina nombre de familles et causa au pays un grave préjudice.

Au contraire de la légende accréditée, l'Union générale ne succombait pas sous les coups de la banque juive : on citerait des juifs marquants parmi les haussiers, tandis que le plus gros joueur enrichi par la baisse était un chrétien. Mais, quelle qu'ait été la folie de l'Union générale, le gouvernement de l'époque, cédant à des rancunes vulgaires, fit cruellement expier à Bontoux les fanfaronnades inoffensives de ses débuts, et la peur qu'un instant il avait eue de lui. Il n'usa pas à son égard des procédés du médecin, qui traite de son mieux le malade, même désespéré, dont l'intérêt national lui impose la charge ; comme il fut fait, par d'autres ministres, en toutes catastrophes antérieures et postérieures à celles-là. Mais, comme un barbare qui voit son ennemi gisant à terre, loin de lui tendre la main pour prolonger sa vie ou adoucir sa

mort, il mit avec ivresse le pied sur sa gorge et l'écrasa. Il fut semé ce jour-là beaucoup de haines; elles ont levé depuis.

En 1882, commence la période contemporaine qui dure encore : celle des établissements de crédit. La Bourse a connu dans ces vingt-trois années d'autres débâcles : celle du Comptoir d'Escompte et des cuivres, celle des Dépôts et Comptes courants, celles du Panama et des Mines d'or, pour ne citer que les plus notoires. Mais aucune de ces déceptions localisées n'a eu le caractère et les conséquences du krack. J'ai décrit, dans un volume précédent[1], la révolution accomplie par les établissements de crédit dans la banque; elle n'a pas été moindre à la Bourse. Il s'est trouvé un génie financier, Henri Germain, doué des qualités qui manquaient à Bontoux, pour réaliser, au Crédit Lyonnais, ce que le fondateur de l'Union générale eût à peine entrevu dans ses rêves, et montrer que rien n'empêche un catholique de régir en maître le marché de l'argent. A cette condition pourtant de n'avoir aucun préjugé confessionnel et de laisser à « César » ce qui lui appartient. Car si l'argent, quoiqu'en dise le proverbe, a parfois une odeur, il n'a ni parti, ni religion.

Le Crédit Lyonnais jusqu'alors avait, comme les autres banques, engagé ses capitaux en de multiples affaires et, comme les autres, y avait essuyé des

[1] Voir le tome Ier du *Mécanisme de la vie moderne*, les Établissements de Crédit.

revers. Non pas tous définitifs, à dire vrai : les neuf millions que lui devait la Turquie, passés par lui à « profits et pertes » pour *un franc* en 1876, lui revinrent dans la suite avec de très beaux intérêts. Vingt ans plus tard, après la déroute du Panama, dont les émissions successives lui avaient procuré de fructueuses commissions de guichet, le Crédit Lyonnais, pour empêcher la déchéance de l'entreprise, consentit, sur la demande instante du syndic, à faire une partie des fonds de la Société nouvelle. Les 14 millions ainsi aventurés ont réintégré sa caisse en 1904, par suite de la vente du canal aux Américains. Mais, aux bilans qui suivirent le krack de 1882, les réserves du Lyonnais se trouvèrent diminuées de 40 millions.

Ce rude coup, loin d'abattre M. Germain, le lança dans une voie aussi féconde pour la prospérité nationale que pour l'établissement qu'il dirigeait. Éclairé sur ce vice auquel nul encore ne prenait garde : l'incompatibilité d'un passif, prompt à sortir, avec un actif, lent à rentrer, il s'interdit de balancer des dépôts, exigibles en une heure, par des valeurs recouvrables en un an, ou davantage. La nécessité d'avoir des fonds, à la fois laborieux et liquides, engendra la chasse aux effets de commerce ; d'où l'abaissement de l'escompte et le bon marché du crédit pour le public. En même temps obligation de faire beaucoup d'affaires, parce que chacune rapporte peu ; d'où recherche de l'argent épars et inactif qui, aggloméré, constitue un lingot formidable,

d'autant plus puissant qu'il appartient à une armée de petits rentiers.

Une banque privée, possédant en propre un milliard de capital, mais n'ayant que trois cents clients, placera parmi eux pour 40 millions de valeurs, pendant qu'une Société de crédit, quatre fois moins riche, mais en relations avec 300 000 clients, placera dix ou vingt fois plus. Seulement ses bureaux, au lieu d'occuper un espace de 500 mètres carrés et quelques dizaines de commis, se déploient sur 25 000 mètres de terrain, tant au siège social que dans ses agences, et 3 000 personnes composent son effectif.

Les frais généraux, correspondant à une organisation pareille, absorbent bien au delà du profit que l'on tire du capital et des réserves : quelque vingt millions peut-être par an. Le bénéfice de la Société viendra de l'écart entre ce que lui coûtent les dépôts et ce qu'ils lui rapportent : 1 p. 100 de gain, sur un milliard et demi se chiffrera par 15 millions de francs et, sur le placement de 500 millions de valeurs nouvelles, une simple commission de 2 p. 100 procurera 10 millions de francs.

Mais par là l'ancienne Bourse est profondément transformée et son importance réduite. En effet cette démocratisation extrême de l'argent s'associe à un mode nouveau d'émission ou d' « introduction » : la vente directe, au détail, avec prix marqués en chiffres connus comme dans les bazars, et

l'écoulement en quelques jours de 800 millions de marchandises, — telles que les bons du Trésor russe, en 1904, — sans affiches, sans publicité, sans intermédiaires ni spéculation. Ce système, il est vrai, n'est applicable qu'à des affaires très saines, à des emprunteurs connus et pour des taux avantageux. La clientèle apprend à se défendre, dans l'ancien comme dans le nouveau continent : au dernier « boum » des États-Unis les lanceurs sont restés en tête-à-tête avec leurs paquets de titres, en face d'un public qui se refusait.

III

Le jeu de Bourse.

Chiffre des ventes et achats à terme 18 ou 19 fois plus élevé que celui du comptant. — 35 millions d'ordres par jour au comptant dont 5 millions et demi donnés par les établissements de crédit. — La législation des marchés à terme contradictoire en France et en Allemagne. — Un joueur heureux; deux millions de gains à vingt et un ans. — A la Bourse 2 et 2 font rarement 4. — Chiffres enivrants; la peur. — Valeurs « embouteillées », joueurs réfugiés en de petits compartiments. — Comment on a pu vivre quatre ans « de ses rentes », sans avoir de rentes. — Haussiers et baissiers. — Rôle et utilité des ventes à découvert. — Une rivière de rente qui coule toujours. — Les reports et le « flottant ». — Titres sans domicile. — Qui donc pourrait dire que la France n'a pas aidé la Russie ? — Le déport. — Ce qu'est la « position de place ». — Ce qu'on entend par « secouer le poirier ».

L'avènement et l'éducation de ces couches successives de petits porteurs, entre les mains de qui les valeurs mobilières se sont peu à peu diffusées, a singulièrement rétréci le domaine de la « spéculation », en langue vulgaire : du jeu de Bourse. Si l'on s'en tient aux apparences, le « comptant », ventes et achats effectués contre argent, représente seulement un mouvement de 35 millions de francs par jour, sur lesquels un septième environ, —

5 500 000 francs, — proviennent des ordres transmis par les quatre principaux établissements de crédit, pour le compte de leur clientèle.

Le chiffre des ventes et achats à terme, qui varie d'une année à l'autre du simple au double, ou même au triple, est toujours beaucoup plus considérable et, en moyenne, dix-huit ou dix-neuf fois plus élevé que celui du comptant. Mais ce sont des marchés « au crayon », de simples opérations d'écritures qui, le plus souvent, ne se réaliseront pas en espèces, et que des opérations inverses annuleront à la fin de la quinzaine ou du mois ; à moins que les engagements ne soient différés, — « reportés », dit-on, — à une date ultérieure.

Jusqu'à 1885 les achats et ventes à terme étaient considérés par la loi comme non avenus. Nul ne pouvait être forcé de tenir sa promesse. On se contentait d' « exécuter » celui qui ne payait pas, c'est-à-dire de lui interdire l'entrée de la Bourse. Depuis que cette « exception de jeu », qui, sous prétexte de moralité, donnait des résultat immoraux, a été supprimée en France, elle a été admise en Allemagne, où elle n'existait pas il y a vingt ans et où le législateur se flatta, comme chez nous jadis, de décourager les marchés à terme en leur refusant l'existence officielle. Cependant, sous le régime de la restriction, le public allemand a spéculé plus que jamais et d'une façon folle. Ce qui prouve que les deux systèmes sont indifférents et que le frein efficace n'est pas dans la main de l'État.

Au surplus, il ne faut pas croire le terme toujours coupable et le comptant toujours innocent. Il s'est fait à New-York de terribles « pool » — poules — d'accaparement au comptant. A la Bourse des marchandises la spéculation est le commerce même ; elle approvisionne les marchés et, par elle, les prix s'équilibrent d'une mer à l'autre, comme les flots. Une consignation de 100 balles de coton, à Liverpool, changea de mains nominalement cent cinquante fois, avant d'arriver au consommateur. En certaines industries, l'opération à terme est *le contraire* du jeu ; c'est une garantie contre les risques. Le minotier s'expose aux variations bonnes ou mauvaises des cours, s'il ne vend pas *à terme* la farine correspondante au grain qu'il vient d'acheter au comptant.

Pour les valeurs, le marché à terme est un tampon ; grâce à lui il existe toujours une réserve d'acheteurs et de vendeurs. Ces joueurs, grands et petits, sont le ferment, le microbe nécessaire à la vie de la Bourse, et combien ce rôle leur coûte cher. Ils se ruinent tous, plus ou moins vite, plus ou moins complètement ; en général ils ne durent guère plus de dix ans. L'histoire en connaît un sur mille qui réussit : tel cet enfant de Salonique, débarqué à seize ans, après la guerre de 1870, chez un sien oncle coulissier à Paris ; à vingt et un ans, il avait gagné deux millions sur la hausse de la rente française et s'établissait pour son compte. Il aidait les jeunes gens à son tour et, en échange

des emplois qu'il leur procurait chez les agents ou dans la banque, ses protégés lui fournissaient de précieuses informations sur les positions existant dans leurs charges. Après des alternatives de bonnes et de mauvaises chances, perdant sur l'Italien ce qu'il avait gagné sur le Turc, il faillit sauter dans les Mines d'or et se retira néanmoins avec une certaine opulence. Mais on le cite, son cas est rare.

« Souvenez-vous qu'à la Bourse 2 et 2 font rarement 4; encore moins 4 et 4 y font-ils 8, et jamais surtout 8 et 8 n'y font 16. » Le vieux routier qui donnait cet aphorisme comme l'unique règle de salut, entendait par là que le succès dépend beaucoup plus des facultés de résistance du spéculateur, que de la qualité intrinsèque des spéculations; qu'il n'est si juste et si sage opération qui ne devienne mauvaise et dangereuse pour qui s'engage, non pas même jusqu'à la limite de ses forces, mais simplement au delà de ce point redoutable où commence pour lui la peur.

Celui qui s'est chargé de façon à ne pouvoir supporter avec *indifférence* les paniques ou les emballements des cours, quelque formidables et prolongés soient-ils, est un homme perdu. Son calcul, ses raisonnements pouvaient être fondés au début; ils le seraient encore, mais pour des chiffres moins enivrants. Avec sa mise doublée ou quadruplée, il ne calcule ni ne raisonne plus : il joue et, forcément, il joue mal. Or ce dernier cas est celui

d'à peu près tous les boursiers, tellement est grande la tentation de forcer la dose.

Leur jeu toutefois est innocent et ne fait de mal qu'à eux-mêmes. Ils n'ont point de prise sur les fonds d'État, ni sur les valeurs très répandues. Les capitaux ici sont trop lourds à remuer et les portefeuilles trop loin pour s'émouvoir. Aujourd'hui on change le chef de l'État avec un mouvement de 5 ou de 10 centimes; on faisait autrefois des différences de 3 francs sur la simple chute d'un ministère. Les joueurs se sont donc réfugiés dans de petits compartiments : l'Extérieure espagnole, séparée du fonds national et comme « embouteillée » à l'usage de la spéculation pour lui servir de remorqueur, des valeurs industrielles telles que le Rio-Tinto ou la Sosnovice, et le lot, quelque peu véreux, des mines d'or.

Suivant leur tempérament, les joueurs sont haussiers ou baissiers, « bulls » ou « bears » disent les Anglais, parce que les premiers, confiants, portent la tête haute et que les seconds vont la mine renfrognée. Les baissiers ont connu de beaux jours pendant le dernier quart du XIXe siècle, en raison de la baisse du taux de l'intérêt, qui a fait apprécier plus haut les valeurs appelées « de tout repos », que le père de famille préfère malgré leur faible rendement. « Avec elles, dit-il, l'on mange mal — ayant peu de revenus — mais on dort bien. Avec des placements plus rémunérateurs et moins solides on mange bien, mais on dort mal. » L'autre école,

plus hardie, remarque, non sans fondement, qu'une rente d'État, parvenue au pair, ne peut monter ni en capital ni en revenus; tandis qu'elle est susceptible de baisser en revenus — par suite des conversions — si les affaires vont bien, ou en capital, si les affaires vont mal.

Le joueur, qui ne cherche que des « différences », ne voit pas les choses d'aussi loin. Il y eut, entre 1890 et 1893, une période pendant laquelle celui qui acheta de la rente française à terme, sans bourse délier, et se fit reporter chaque mois, bénéficia de la hausse du capital et en toucha l'intérêt annuel, sans presque payer de loyer pour le titre. De sorte que cette « position », maintenue pendant quatre ans sur 3 000 francs de rente, dut lui rapporter net environ 17 400 francs.

On a fait des calculs analogues pour celui qui eût acheté le 3 p. 100 en 1882 et l'eût revendu en 1900. Mais ces constatations *théoriques* n'empêchent pas que, durant ces périodes, nombre de haussiers aient perdu de l'argent sur la rente, parce qu'ils n'ont pas, suivant l'avis plus facile à donner qu'à suivre, su « vendre et regretter ». N'importe ! La hausse est toujours populaire; même les rentiers tranquilles, dans le fond de leur province, se réjouissent ou se lamentent chaque jour, d'après le cours de la Bourse, de l'enflement ou de la réduction d'un capital qui ne leur importe guère, puisqu'ils ne veulent à aucun prix le réaliser.

Rien de plus malfaisant que les hausses rapides,

accès de folie en commun, pendant lesquels des étages d'acheteurs superposés se passent le flambeau ; tous satisfaits, parce que chacun revend avec bénéfice. Ces entraînements sèment toujours la ruine ; cependant, au moment où tombe cette terrible semence, on la reçoit comme une manne du ciel. Même après le désastre, ceux qui l'ont provoqué trouvent encore de l'indulgence ; d'étonnantes fidélités s'attachent à leur malheur. Le haussier malgré tout semble bon patriote, même quand il achète sans argent. Ennemi public au contraire est le vendeur « à découvert ». On l'accuse de déprécier le crédit. C'est lui que les régimes passés qualifiaient d' « agioteur » et poursuivirent âprement.

Sous le premier Empire, à la veille de la rupture de la paix d'Amiens, il se produisit une baisse assez sensible. Napoléon fit venir Mollien et lui donna l'ordre de préparer un décret interdisant les ventes à terme, exactement comme le 1er mars 1904, — cent ans plus tard — au début de la guerre russo-japonaise — nos hommes d'État, qui avaient un peu perdu la tête, et peut-être quelque chose de plus, interdirent à la Chambre syndicale des agents de change la vente à découvert des rentes françaises, turques et espagnoles. Cette mesure *illégale* du gouvernement actuel fut vite rapportée. Napoléon, lui, s'était abstenu de la prendre. Mollien avait su l'en dissuader ; « Sire, avait dit ce ministre, le porteur d'eau qui promet deux seaux pour

demain fait une vente à découvert. — Il sait qu'il trouvera l'eau à la rivière, répartit l'Empereur. — Le vendeur à découvert est dans la même situation, répliqua Mollien, parce qu'il existe aussi une rivière de rentes où l'on peut puiser et qui coule toujours. »

Bien loin d'être une spéculation hasardeuse, la vente à découvert est, à certaines heures, une assurance raisonnable contre les risques de baisse. Tel banquier s'est chargé du placement de valeurs qu'il a prises ferme et où ses capitaux sont largement engagés. S'il survenait, pendant qu'il effectue cette opération, des événements qui provoquassent un désarroi quelconque, il se trouverait compromis. Pour se garantir contre de pareilles éventualités il se fait vendeur de rentes, afin de compenser, le cas échéant, par le profit à recueillir sur la baisse des fonds d'État, les pertes à éprouver sur les fonds qu'il détient en caisse.

Rien de plus heureux, pour une valeur de spéculation, que la présence d'un découvert étendu ; elle y trouve un matelas pour les chutes et un tremplin pour la hausse. Ce sont en effet les acheteurs à crédit qui font les débâcles et les vendeurs à découvert qui soutiennent les cours, puisque ce sont les seuls qui rachètent en baisse. Un exemple assez piquant est celui de ce gros vendeur, décédé subitement au lendemain de la déclaration de guerre japonaise, en 1904, liquidé d'office par ses agents et qui gagna ainsi deux millions à la Bourse après

sa mort. En réalité, haussiers ou baissiers ont même objectif : acheter bas et vendre cher. Ils ne diffèrent que par le point de départ, puisque l'un commence par l'achat et l'autre par la vente.

Au bout de quinze jours, un mois au plus, l'acheteur doit prendre, le vendeur doit livrer les titres. S'il en était autrement, les spéculations de Bourse seraient purement fictives, une sorte de jeu sur parole où l'on ne paierait jamais. Le jour du terme, de la « liquidation, » l'acheteur à crédit qui ne veut pas payer ses titres doit les revendre ; le vendeur qui n'a pas de titres à livrer doit les acheter. L'un et l'autre alors encaissent ou paient les « différences, » gains ou pertes résultant de l'écart entre leurs ventes et leurs achats.

Ceux qui veulent maintenir leur « position », pendant le mois ou la quinzaine suivante, se font « reporter ». Ils prennent pour un terme nouveau de nouveaux engagements, par l'intermédiaire des agents qui se livrent au « pointage » des offres et des demandes et balancent les unes par les autres. Elles ne s'équilibrent presque jamais; sinon, le « report » représenterait exactement l'intérêt, pendant un mois, du titre acheté le 1er pour être livré le 30. Mais, durant cette période, le titre peut monter ou baisser et, suivant qu'il y a plus ou moins de spéculateurs à prévoir la hausse ou la baisse, le nombre des acheteurs l'emporte sur celui des vendeurs ou inversement.

Les acheteurs sont-ils plus nombreux? Il faut

que des capitalistes interviennent qui leur prêteront, pour trente jours, l'argent nécessaire. Ces reporteurs « lèvent » le titre et le gardent — c'est un prêt sur gages — pour le compte du reporté. Ils le lui livreront « fin courant », majoré du report, qui représente le loyer de leur fonds. Ce loyer varie chaque mois suivant la plus ou moins grande abondance de l'argent, et, pour chaque valeur, suivant la plus ou moins grande abondance de titres sur le marché.

Ce titre, en effet, que le spéculateur achète avec l'intention formelle de ne pas le prendre et sur lequel le capitaliste prête à la quinzaine sans avoir droit de le garder, ce titre sans place, sans domicile, qui loge en garni dans les caisses des agents, des sociétés de reports ou des établissements de crédit, quel est-il, d'où vient-il et

De sa *souche* détachée
Pauvre feuille desséchée
Où va-t-*il* ?

En langage de Bourse c'est un titre « flottant », « non classé » ou déclassé. Il est sorti du portefeuille, du coffre paisible de l'épargne et « porté » par les joueurs qui l'ont recueilli et lui font un sort, il mène une existence nomade. Lors des bourrasques financières, c'est lui, victime sans défense, qui supporte les premières avaries. L'an dernier, au moment d'une crise de ce genre, tandis que l'Égyptien et l'Italien, bien classés, ne bougeaient

pas, l'Espagnol, l'Argentin et la rente française elle-même — qui, depuis le ministère Combes, avait beaucoup de flottant, — éprouvaient une baisse sensible.

Qui donc a pu dire que la France n'avait pas aidé la Russie dans sa guerre actuelle ? Le seul fait par les Français d'avoir soigneusement gardé les fonds Russes, dont ils sont détenteurs, apportait au crédit de notre alliée un soutien efficace et inestimable. Nombre de boursiers, escomptant le déclassement probable de 500 millions ou d'un milliard d'emprunt Russe, sur les 7 milliards que nous possédons, se firent vendeurs à découvert. Calcul dangereux ; parce que, si le portefeuille ne se dégoûtait pas, ils s'exposaient à payer du « déport ».

En effet, lorsque les vendeurs sans titres sont beaucoup plus nombreux que les acheteurs sans argent, non seulement le report baisse et tombe « au pair », — c'est-à-dire que l'acheteur profite gratis pendant un mois du revenu dont se grossit le titre, — mais même il survient du « déport ». Il faut louer réellement les titres à des propriétaires effectifs pour équilibrer les ventes et les achats à terme, de sorte que la généralité des vendeurs se trouvent payer aux acheteurs une certaine somme pour retarder la livraison du titre qu'ils ont vendu. En outre, les acheteurs touchent l'intérêt de ce titre, comme s'ils l'avaient entre leurs mains.

Cette situation bizarre s'est prolongée à Londres, sur les fonds Russes, de 1881 à 1886 : « Je les ai

achetés à terme, disait plaisamment un banquier, je ne puis pas arriver à avoir les titres ; on me paie du déport depuis cinq ans. » De sorte que, sans avoir rien versé, il touchait et les coupons et un loyer de ces valeurs qu'il était censé prêter à son vendeur. Le même fait s'est produit récemment à Paris, où les vendeurs de Russe ont payé, chaque quinzaine, des déports qui équivalent à un intérêt annuel de 15 p. 100. Le Panama a fourni des exemples analogues. Les baissiers, eussent-ils vu juste en principe, se ruinent infailliblement lorsqu'ils prétendent lutter contre le portefeuille.

L'effectif comparé de ces deux groupes en présence — acheteurs et vendeurs — est ce qu'on nomme la « position de place » que révèle chaque liquidation. Quand les reports s'élèvent sur l'ensemble des valeurs, c'est l'indice que la place est « chargée », qu'il y a trop d'acheteurs à terme et que, par conséquent, les titres sont entre les mains des spéculateurs et non des capitalistes. En février 1904, les positions à reporter exigeaient 650 millions ; à la fin de l'année, elles étaient descendues à 300 millions, chiffre normal et plutôt bas, que comporte une période très calme.

Dans les moments de grandes affaires, il s'élève jusqu'au milliard. S'il le dépasse, l'argent se raréfie ; suivant un mot de boursier il est « à la cravache » et le danger est proche. En 1881, lorsque 100 000 actions de l'Union générale, en report, exigeaient à elles seules, au cours de 3 000 francs,

300 millions, le capital ainsi prêté se fit payer jusqu'à 18 et 20 p. 100. Une situation aussi tendue provoque infailliblement les suspensions de paiement et les faillites. Les reporteurs prudents n'attendent pas de pareilles extrémités ; ils « dénoncent les reports », c'est-à-dire qu'ils refusent de les continuer. L'acheteur, privé d'argent et forcé de se liquider, précipite alors la baisse par l'afflux de ses titres sur le marché.

On a reproché aux établissements de crédit de s'être retirés brutalement, d'avoir, en argot de bourse, « secoué le poirier » — pour les mines d'or par exemple — sans souci des paniques qui en résulteraient et même avec l'intention d'en profiter. Accusation injuste, puisque le caractère de ces prêts est essentiellement temporaire et que les bailleurs de fonds ne peuvent se laisser conduire par les joueurs à une catastrophe. Personne au reste ne monopolise les reports. Le Crédit Lyonnais, qui emploie de la sorte des sommes importantes, tant sur les places étrangères qu'à Paris, ne fournit guère plus du sixième de l'ensemble des capitaux ainsi avancés. Au contraire la solidarité légale des agents de change, récemment instituée, a cette conséquence indirecte que le client leur laisse une liberté absolue dans l'usage des capitaux à eux confiés pour être placés en reports.

IV

Les intermédiaires. Agents de change et coulissiers.

Les 70 charges d'agents de change. — Aujourd'hui solidaires offrent garantie d'une banque de 150 millions. — Les « courretiers » de change et banque, autrefois. — 30 millions de réserve. — La réunion des agents chez Philippart. — Un agent de change peut faire fonction de ministre ; mais un ministre ne peut pas faire fonction d'agent de change. — Les six « corbeilles » latérales. — « Commis du comptant » ; assesseurs aux rentes. — Bénéfices très différents des agents suivant les charges. — Cent millions de courtages par an, tant aux agents qu'aux coulissiers. — Les princes du parquet. — Comment l'abolition du privilège eût engendré un monopole de fait. — Taux comparatif des courtages à Londres et à New-York. — Petite bourse. — Coulissiers « à la feuille ». — Nouveau mode d' « introduction » des mines d'or. — Les échelliers. — Le « grattage ».— Les « pieds humides ». — Les naufrageurs de finance. — Journaux de Bourse. — « Gare aux poches. »

Unies par leur responsabilité collective, les 70 charges des agents actuels offrent au public la garantie d'une banque riche d'au moins 150 millions de francs. Lorsque Louis XIII, par édit de 1638, eût porté à 30 le chiffre des « courretiers de change, banque et vente en gros des marchandises étrangères », que son prédécesseur avait créés au

nombre de huit, il leur enjoignit, en échange du monopole qu'il confirmait, de « faire bourse commune du quart des profits ». Cette disposition tutélaire, abrogée au bout de peu de temps à la demande de la compagnie, ne fut jamais rétablie en droit; bien qu'en fait les agents modernes se fussent toujours portés fort les uns pour les autres. Lorsque le fonds de réserve ne suffisait pas à remédier aux défaillances de quelques-uns de ses membres, la corporation tout entière se substituait à eux et empruntait au besoin pour désintéresser leurs créanciers.

Cette réserve, qui s'élève *officiellement* à 7 millions, produit d'un versement de 100 000 francs par chacun des titulaires en exercice, monte *réellement* à plus de 30 millions, *paraît-il*, car elle n'est connue que de la Chambre syndicale. En outre, la valeur des offices, uniformément fixée à 1 600 000 francs et leur cautionnement de 250 000 francs, constituent pour les créanciers de la corbeille un gage imposant de 130 millions.

Chaque agent opère d'ailleurs à ses risques et périls ; ses chances de pertes sont illimitées et seul il y doit faire face. La confrérie n'intervient qu'en cas d'insolvabilité d'un de ses membres. Mais il est de gros sinistres qui touchent la moitié d'entre eux ou davantage ; chacun commence par se tirer d'affaire de son mieux.

Lors de la chute de Philippart, aventurier de finance, qui noyait un grain de génie dans une dose

décuple de charlatanisme, 37 ou 40 agents de change étaient pris dans sa faillite. Il les réunit dans le somptueux salon de son hôtel et débuta en ces termes : « Messieurs, je ne puis pas vous payer... — cri indigné de l'auditoire, qui du reste s'y attendait — mais j'ai fait préparer pour chacun de vous une liasse de titres variés, réglant exactement, au cours de la dernière liquidation, le compte de ce que je lui dois. » Or, depuis quinze jours, ces titres avaient baissé de 60, 80 ou 90 p. 100. D'aucuns ne valaient guère plus que le papier. Aussi personne n'en voulait-il, et l'assistance continuait à accabler d'invectives le banquier impassible qui tenait tête à l'orage. A la fin — il était près de midi — un agent se décide, sans mot dire, prend son paquet et court à la Bourse pour tâcher, en vendant le premier, de réaliser quelque chose. On s'aperçoit de son départ et chacun peu à peu l'imite. Quand tous furent partis, Philippart se retourne vers ses secrétaires présents à la scène et leur dit : « Je n'aurais jamais cru que mon émission aurait si bien marché ! » Il avait, pour cette fois, reçu quittance ; ce qui ne l'empêcha pas de sombrer définitivement plus tard.

Quoiqu'ils ne s'occupent ni de marchandises, ni d'effets de commerce, comme leurs prédécesseurs de jadis, nos agents de change contemporains ont plus de besogne et plus de profit. La besogne, ils ne pourraient l'accomplir seuls ; l'agent du XVIIIe siècle assumait, lui, toutes les fonctions de la

charge. Celui de 1830, époque où la corbeille déjà comptait 60 membres, était assisté d'un ou deux clercs. Depuis, ses bureaux se sont peuplés de fondés de pouvoirs, de commis et d'employés de toute sorte. Le parquet s'est fractionné en sept groupes. Au centre, dans le principal, les agents s'occupent *en personne* des opérations à terme. Il ne leur est permis de se faire remplacer ici que par un confrère. Ainsi M. Berteaux, bien que ministre de la Guerre est censé crier lui-même « à haute et intelligible voix », dit le règlement, les ventes et les achats quotidiens que l'organe amical et gratuit d'autres agents lui rend le service d'exécuter chaque jour pour son compte.

Par une absence de réciprocité, qui semble tout à fait injuste, nous trouvons naturel que les généraux mettent à leur tête un agent de change, tandis que nous ne permettons pas au chef de l'armée de se faire remplacer à la Bourse par un général, fût-il commandant de corps. Cette anomalie doit tenir à ce que la loi *exige*, pour l'agent, la compétence et, pour le ministre, se borne *à la supposer*.

Dans les six corbeilles latérales, le « commis du comptant », l' « assesseur aux rentes » et les autres teneurs de carnets, agréés par la chambre syndicale, traitent exclusivement, chacun au nom de son patron, telles ou telles sortes de valeurs. Les profits sont très diversement répartis : toute charge représente, y compris un fonds de roulement nécessaire de trois à cinq cent mille francs, un débours

d'environ 2 400 000 francs. Pour la moitié ou les trois quarts de cette somme, beaucoup d'agents ont des commanditaires, avec qui ils passent des contrats variables ; quelques-uns possèdent seuls presque tout leur office.

Le titulaire, en plus d'un traitement fixe de 30 000 francs, reçoit toujours une part sur les bénéfices ; mais à prélever tantôt *avant*, tantôt *après* la distribution de 5 p. 100 de dividende à ses associés. Les recettes brutes des 70 agents de change s'élèvent à 50 millions environ ; celles des 220 coulissiers atteignent une somme à peu près égale. Ce n'est donc pas sans raison que l'on entend dire : « A la Bourse, il n'y a que les intermédiaires qui gagnent », quand ils savent ne pas sortir de leur rôle.

Mais, de ce que le public leur paye chaque année quelque cent millions de courtage, il ne s'ensuit pas que leur gain approche de ce chiffre. Sur les 50 millions encaissés par le parquet, les « remisiers » et les frais généraux en absorbent environ 35, et les 15 millions de profit net se divisent entre les offices de façon très inégale : 7 ou 8 gagnent 500 000 francs par an ; pareil nombre ont un rendement de 300 000 francs, une quinzaine réalisent 200 000, une vingtaine 160 000 et les moins favorisés, qui forment près du tiers de l'effectif 100 000 francs seulement. A ces derniers, le capital ainsi aventuré ne rapporte qu'un revenu de 5 p. 100.

Il s'est donc créé des privilèges parmi ces privilégiés et, au sein de ce monopole, des « monopoleurs », doués à plus haute dose des qualités nécessaires de l'emploi : l'activité et la méfiance. Ceux-là ont su se tailler la part du lion dans une confrérie où, semble-t-il, les chances sont pareilles pour tous et où pourtant mêmes disparités existent que dans la corporation toute libre des coulissiers. Si l'on eût aboli le caractère officiel et l'exclusivisme d'attributions de la corbeille, ce n'eussent pas été ces princes du parquet qui en auraient souffert. Loin de là ; réunis à deux ou trois en de puissants trusts où leurs noms connus auraient attiré les capitaux en quête de reports et les clients à reporter, sept ou huit d'entre eux se seraient rendus insensiblement maîtres des négociations et des courtages et le public aurait peut-être souffert d'un monopole réel, sous un régime théoriquement libéral ; tandis que notre monopole théorique d'aujourd'hui ne gêne réellement que les 300 personnes désireuses d'exercer la profession d'agent de change.

Il n'existe pas de ville où les courtages soient meilleur marché qu'à Paris. En Angleterre comme en Amérique, pays où l'on est censé pratiquer le régime de la liberté en ces matières, des associations se sont constituées, si fermées que pas un représentant des plus grandes maisons françaises ne peut avoir accès au Stock-Exchange de Londres et les brokers, ou courtiers, du Royaume-Uni font payer leurs services trois et quatre fois plus cher

que nos agents français. Leurs commissions ne descendent jamais au-dessous d'un certain minimum et arrivent ainsi pour des titres de très petit prix — pour certaines mines par exemple — à dix et *douze pour cent* du montant des valeurs négociées.

Le « monopole » nous garantit de ces exigences abusives d'intérêts privés, unis sous le couvert de la liberté, et le taux minime des courtages, réduits en 1898 à 10 centimes pour mille francs, est chez nous la rançon du privilège des courtiers. Nous y trouvons un autre avantage : aux heures difficiles, des agents solidaires s'inspirent confiance les uns aux autres ; tandis que sur des centaines de coulissiers, un petit nombre seulement continue d'opérer et d'accepter les contre-parties de leurs confrères. En temps de crise, le marché libre se disloque et la plupart des carnets se ferment.

A côté de la Bourse légale, existe en effet une bourse libre, aussi ancienne sans doute que le parquet. Dès 1810, les agents demandaient vainement au Conseil d'État la suppression de cette « coulisse » ; en 1825, lorsque la mort de l'empereur Alexandre Ier fit baisser le 3 p. 100 de 62 fr. 40 à 60 francs, ils renouvelèrent sans résultat leurs protestations et le ministre Villèle fut accusé par les journaux de l'opposition d'avoir spéculé au café Tortoni « qui est une bourse en permanence ». La coulisse se réunissait en effet, non seulement de midi à trois heures à la Bourse, mais le soir, de neuf heures moins un quart à dix heures, sur le

trottoir, devant le passage de l'Opéra ; plus tard, dans le hall du Crédit Lyonnais, enfin à l'Éden-Théâtre et à la galerie Montpensier. Cette « petite Bourse » est aujourd'hui supprimée ; mais sans doute de graves événements la rétabliraient bien vite.

En 1859, les agents s'adressèrent aux tribunaux et parurent décidés à en finir avec la concurrence de la coulisse. Berryer la défendit sans succès dans un procès retentissant qui se termina par la condamnation de vingt-cinq prévenus à une amende de 10 500 francs chacun. Néanmoins les « courtiers-marrons » reparurent après une courte éclipse et, malgré de nouveaux arrêts confirmant la jurisprudence de la Cour suprême en ces matières, ils ont persisté.

Ils avaient donc leur raison d'être : avec le développement des affaires et le caractère international qu'elles prennent davantage chaque jour, ces gens naguère très dangereux, qui cumulent les professions de banquiers, d'émetteurs, d'arbitragistes et de banquiers, étaient devenus indispensables. Élément actif, audacieux, ne ménageant pas leur peine, ils supplantaient les agents qui, se voyant lésés, firent une nouvelle campagne. Un règlement de 1898, aujourd'hui en vigueur, fit à chacun sa part. Nombre de coulissiers refusèrent tout d'abord d'accepter la leur ; ils émigrèrent à Bruxelles, d'où ils sont à peu près revenus, faute de trouver en Belgique la faveur et le crédit sur lesquels ils comp-

taient. A Paris, l'association des courtiers libres s'est refondue et constituée en syndicats distincts, dont l'effectif n'a rien de fixe, mais où l'admission des valeurs cotées et celle des intermédiaires qui les négocient est soumise à des statuts protecteurs.

L'apparition des mines d'or avait révélé chez certains financiers anglo-allemands l'usage de procédés absolument neufs. Après la centralisation des mines de diamant par une société puissante dont Cecil Rhodes fut l'inspirateur ; après le lancement en 1889 de la Robinson Gold, qui valut à ses promoteurs, en récompense de chaque débours initial de 16 000 francs, un million et demi de bénéfices, de nouveaux spéculateurs imaginèrent de morceler les territoires aurifères, ou supposés tels, du Transvaal en damiers — en « claims » — suivant évaluation du rendement probable.

Non contents de s'attribuer, en paiement de leur apport, la moitié environ du capital, ils se procuraient un deuxième bénéfice en émettant les actions au double ou au triple de leur valeur nominale. Deux employés de banque, Allemands d'origine, amenés par leur patron dans l'Afrique du Sud où ils s'établirent pour leur compte, ont ainsi réalisé une fortune d'un milliard de francs chacun. Seulement l'impudence un peu forte de ces introductions, trop réussies, fit du tort, une fois connue, aux intermédiaires qui s'en étaient chargés. Il fut décidé qu'à l'avenir on soumettrait les « affaires d'or », qui ne méritaient ce nom qu'au regard de leurs

créateurs, à une police non correctionnelle mais préventive, lorsqu'elles se présenteraient à la colonnade de la Bourse.

Cent vingt « coulissiers du comptant » négocient à l'heure actuelle, sous le péristyle, les titres non admis à la cote officielle. L'exercice de leur profession exige un capital assez sérieux, et leurs opérations comportent moins de risques que celles des coulissiers à terme. Ceux-ci se divisent en deux catégories : « inscrits » ou « non inscrits ». Les premiers forment un syndicat de 94 membres, appelés « coulissiers à la feuille » parce qu'avant chaque liquidation ils versent à la caisse sociale une provision en espèces à titre de paiement anticipé de leurs différences éventuelles. La couverture que ces derniers se donnent ainsi réciproquement est de 100 000 francs, pour ceux qui négocient l'ensemble des valeurs non cotées, et de 25 000 francs pour ceux qui ne traitent que la rente française.

A ces derniers, — une quarantaine environ — la possession d'un fonds de roulement assez faible suffit pour s'établir. Le peu de surface qu'ils offrent ne nuit pas à la nature limitée de leurs affaires. Leurs clients, spéculateurs au jour le jour, ne travaillent presque exclusivement que sur des « différences » à encaisser ou à payer. Ils ne livrent ni ne lèvent aucun titre en liquidation. Tels sont par exemple les « échelliers », ainsi nommés parce qu'ils montent en quelque sorte les degrés de la cote : ils achètent de la rente « ferme » et en

revendent le double « à prime », à un cours quelque peu supérieur. En cas de hausse ils achètent à nouveau du ferme et revendent de nouvelles primes, à un échelon plus élevé. Opération mécanique et très agréable si les cours, dans leurs oscillations, ne venaient brusquement la troubler et n'infligeaient en un jour, aux laborieux échelliers, une perte supérieure à leurs bénéfices de plusieurs mois. Quelle que soit l'ampleur de la coulisse des rentes, le marché officiel conserve toujours un contrôle sur elle. C'est par l'intermédiaire des agents de change que se liquident, en fin de mois, les positions, et que se font tous les transferts. De plus, les cours du terme ne peuvent guère s'écarter beaucoup de ceux du comptant qui leur servent de régulateurs et dont le parquet a le monopole.

Le marché libre, dans sa cote particulière, ne mentionne pas de « premier cours », mais seulement un « plus haut » et un « plus bas », entre lesquels certains coulissiers manœuvrent subtilement pour se ménager, dans l'exécution des ordres un supplément de profit appelé « grattage ». S'ils portent ainsi les achats un peu plus cher et les ventes un peu meilleur marché qu'ils ne les effectuent réellement c'est, disent-ils, qu'ils ont une clientèle assez sujette à caution avec laquelle, pour se couvrir, il faut gagner davantage. Toujours est-il que ces bonis n'ont rien de secret, mais au contraire sont nettement spécifiés dans maintes cessions de maisons de coulisse que l'on déclare à

l'acquéreur rapporter : tant en « courtage » et tant en « grattage ».

En période normale, le coulissier inscrit à la feuille offre au public toute garantie de solvabilité. Il n'en est pas de même des « non inscrits », parmi lesquels se confond la tourbe des intermédiaires suspects. Ces « pieds humides », suivant le sobriquet qui les désigne, parce qu'ils gravitent en plein air, à l'intérieur des grilles, exposés à l'inclémence des saisons, sont au commerce des valeurs ce que le marché du Temple, depuis peu disparu, était au commerce des habits. Seulement, dans ce coin pittoresque, dit des « chapeaux gras », la matière qui fait l'objet du trafic est superbe. C'est un papier de fil, de pâte riche, de fabrication très soignée, sur lequel sont tirées en gravure des « obligations, des « actions » pleines de promesses, qui n'ont rapporté d'argent qu'à l'imprimeur.

Le cours de chacune varie de 0 fr. 10 à 5 francs. Tel en achète 3 francs la douzaine et parvient, au bout de six mois, à les revendre 1 fr. 50 la pièce ; il a su faire courir le bruit que « les administrateurs allaient être forcés de verser une indemnité » ou que « l'on avait repris l'étude du terrain » et « recommencé les sondages ». Parmi ces débris d'affaires chimériques et de sociétés en faillite il se trouve de tout : des casinos et des ardoisières, des ciments et des accumulateurs, des banques et des eaux gazeuses, des mines, beaucoup de mines et des « jouissances » de chemins de fer lointains, qui

ont dit un irrévocable adieu au dividende et à l'amortissement.

Cette « petite spéculation », comme elle s'intitule, rejetée sur le trottoir de la Bourse, intéresse plutôt le philosophe que l'économiste. C'est un jeu de pauvres, sans influence sur la fortune publique et qui peut être innocent. Ce qui toujours est coupable, bien que rarement poursuivi, et ce qui pourrait intéresser le procureur de la République beaucoup plus que l'économiste ou le philosophe, ce sont les *naufrageurs* de la finance. Les indigènes de certaines côtes inhospitalières attiraient autrefois, la nuit, par de faux signaux sur les rochers les bateaux en détresse, pour les faire sombrer et piller leurs épaves. Ces barbares ont des successeurs très civilisés. Ils s'embusquent à la sixième page des journaux, ou s'établissent en des officines louches, aux environs des rues Vivienne, Montmartre et de Richelieu ; comme se groupaient jadis, autour des sanctuaires de pèlerinage, les marchands de fausses reliques et de « pardons » avariés.

Sous couleur de « Comptoir », de « Crédit », de « Banque » de ceci ou de cela, ils installent tranquillement une caverne de voleurs dans le quartier achalandé, à l'abri du fisc qui leur délivre patente et du sergent de ville qui protège la vitrine. Ils font en apparence toutes opérations de bourse; en réalité ce ne sont que parodies; elles se transforment ici en escroqueries pures. Pour

écouler dans les départements leurs titres fantaisistes — charbonnages des Pyrénées, plombs argentifères des Carpathes ou fers magnétiques de Styrie — ils ont des commis voyageurs ; et des officiers ministériels, titulaires de charges qui ne nourrissent pas leur homme, deviennent leurs placiers moyennant de bons salaires. Ils peuvent extraire ainsi une dizaine de millions par an à la petite épargne, et ce n'est qu'un des moindres domaines ouverts à leur activité.

Le principal, celui où les Mary-Reynaud, les Boulaine, les Berné-Maceau moissonnent les plus amples recettes, c'est le jeu de Bourse. Afin de racoler des dupes, ces « bucket-shops », ainsi qu'on les appelle à Londres et à New-York, ont toutes un journal. Ce journal dont l'abonnement coûte un ou deux francs, ne pourrait vivre ni de son humble chantage, qui opère par quittances de 10 francs présentées à domicile aux grands logis financiers, ni du produit de sa vente au numéro, puisqu'il se distribue gratis ; ce journal appâte simplement les gogos. Aux uns, il promet 12 p. 100 d'intérêt de leur argent sans risque ; aux autres 40 à 50 p. 100 au moyen d' « opérations sur la tendance » ; à ceux-ci le triplement en un mois d'une mise de 500 francs ; à ceux-là cent mille francs de bénéfices à réaliser avec mille francs, par achats de primes.

Le boniment est si grossier qu'il faut, semble-t-il, une sottise presque invraisemblable, il faut la

naïveté d'un enfant pour s'y laisser prendre. Néanmoins, lors des débâcles périodiques qui amènent les tenanciers de ces maisons-là devant la justice, on est surpris de voir, sur la liste de leurs créanciers, des gens appartenant à toutes les classes de la société. Il est vrai que pour exciter, et aveugler en même temps, la cupidité de leurs victimes futures, ces adroits tireurs de bourse commencent par donner, sur les « parts d'essai », des bénéfices inouïs aux débutants, qui s'empressent alors de décupler leur mise.

Les plus délicates de ces pseudo-banques sont des maisons de « contre-partie » qui n'exécutent pas les ordres de leurs clients et se trouvent ainsi jouer contre eux. Armés contre le Code, ils ont divers moyens de faire annuler le cas échéant, comme illégaux, les marchés qu'ils ont eux-mêmes sollicités ; ils tiennent bon tant qu'ils gagnent, plongent après un krack, et renaissent sous une incarnation nouvelle. Quelques journaux hardis font la guerre à ces espèces sans aucune chance de les bannir. Ils clouent journellement les noms, anciens et actuels de ces individus et leurs raisons sociales dans une colonne spéciale, sous cette rubrique : « Gare aux poches ! »

Ils impriment : « Prenez garde à un tel, fréquemment condamné par les tribunaux », à un tel « plusieurs fois poursuivi, notoirement véreux » ; à un tel « qui sort de Mazas, et qui opère en telle rue, à tel numéro ».

Mais un tel et un tel n'ont garde de se plaindre, ni de protester. Ce sont des garçons tranquilles, ennemis du scandale, qui continuent leur besogne sans bruit. Ils ne disparaîtront, si jamais ils disparaissent, que faute d'aliment à leur industrie, lorsqu'ils ne trouveront plus assez de proies pour les faire vivre; comme les voleurs de grand chemin ont disparu avec les diligences.

CHAPITRE XXI

LES MOYENS DE TRANSPORT URBAINS

I

Les voitures d'autrefois.

« Quelle drôle de chose, papa, un tramway à chevaux ! » — Le coucou de la place de la Concorde. — 7 à 8 voyageurs par jour de Paris à Saint-Cloud. — Les véhicules de jadis : chars et litières. — Une « pissière » en la selle de Monseigneur. — Les « valets de char », « chariots branlants ». — Trois ou quatre carrosses à Paris sous Charles IX. — « Custodes », « bottes », « mantelets », « gouttières » et « impériales » des anciens carrosses. — Chaises à porteur. — 12 francs pour aller du Palais-Bourbon à l'Opéra. — Carrosses de louage dans un hôtel à l'enseigne de Saint-Fiacre. — Le pourboire est institué sous Louis XV. — 6 francs pour aller en fiacre à Passy sous Louis XVI. — Le grand Pascal, père des omnibus. — Carrosses publics à 5 sols « quasi omnibus ». — Louis XIV monte en omnibus. — Ils sont plus chers que nos fiacres.

« Ah ! quelle drôle de chose, regardez donc, papa, un tramway tiré par des chevaux ! » disait avec surprise, aux États-Unis, un jeune enfant qui n'était

jamais sorti de sa ville natale, desservie uniquement par des « cars » électriques ou à vapeur, et qui, jusqu'à son premier voyage dans une localité moins avancée, n'imaginait pas qu'il pût exister nulle part des véhicules publics à traction animale.

Au contraire, des chevaux allant de Jérusalem à Damas, en caravane à travers la Galilée, s'effrayent et se cabrent, malgré les efforts de leurs cavaliers, lorsque, pour la première fois, ils aperçoivent des quadrupèdes de leur espèce attelés à des voitures ; l'aspect de ces machines, auxquelles sont attachés leurs frères, les plonge dans la stupeur, parce qu'ils n'ont jamais vu que des chevaux montés, parmi les plateaux de la Syrie.

Ces deux extrêmes de la civilisation et de la vie patriarcale marquent aujourd'hui, dans l'espace, la distance parcourue par l'humanité dans la longue suite des temps. Les étapes les plus anciennes, les découvertes les plus rudimentaires à nos yeux, constituèrent sans doute d'étonnants progrès aux yeux de nos pères. Quel beau jour fut celui où l'on inventa la roue, la simple roue, et les échasses, ces bottes de sept lieues !

Les transports urbains ne tiennent qu'une place modeste dans ce trésor d'instruments de communication que le XXe siècle trouve, à son aurore, mille fois plus riche que le XIXe ne l'avait reçu de son prédécesseur. Sous la Restauration les rapports entre Paris et Saint-Cloud étaient assurés par un « coucou », qui partait trois fois par jour

de la place de la Concorde, et emmenait chaque fois sept ou huit voyageurs ; 104 trains de chemin de fer, par vingt-quatre heures, font aujourd'hui ce même trajet, sans compter les tramways de la Compagnie des omnibus et les Bateaux parisiens qui descendent la Seine.

Cette circulation locale, pour intense qu'elle soit, n'a pas grande conséquence sur la marche du monde ; elle n'a même pas eu très grande influence sur le développement moderne des villes, car elle l'a plutôt suivi que précédé ; mais elle accroît fort le bien-être du citadin. Elle est devenue une nécessité de son existence. De simples chefs-lieux d'arrondissement sont mieux dotés maintenant de voitures publiques que n'était le Paris de Napoléon Ier avec ses 600 000 âmes.

Publiques ou privées, les voitures, — dans le sens que nous donnons à ce mot, de boîtes roulantes, couvertes et closes à notre gré, — ne sont au reste ni d'un usage, ni d'une invention très ancienne. Les chars des Romains, ou ceux des monarques asiatiques, malgré leur raffinement proverbial, étaient de pitoyables brouettes qui ne valaient pas un mauvais omnibus. La litière antique ressemblait à ce dur « cacolet », auquel l'administration de la guerre a fini par renoncer, après avoir été longtemps seule à s'en servir.

Le véhicule du moyen âge, à la ville comme aux champs, c'est, pour les personnes, le cheval de selle et, pour les marchandises, la charrette. Les

selles des chevaliers sont luxueuses à souhait, dorées, garnies de cordouan vermeil, ou blanches, brodées d'or « de la façon de Lombardie », et non dépourvues de certaines commodités : il se trouve toujours « une pissière en la selle de Monseigneur ». Les « sambues », ou selles de grandes dames, sont recouvertes de drap d'or, de velours orné d'orfrois; les femmes du peuple chevauchent à califourchon sur un cuir rembourré.

On ne voit pas que les litières fussent très goûtées, même chez les princes : sur une maison de 340 personnes, dont 53 employées à l'écurie, l'archiduc Philippe le Beau n'a que 3 « valets de litière », en 1501; Yolande de Flandre, comtesse de Bar, qui entretient, en 1352, 31 chevaux, dont 2 palefrois « pour le corps de Madame, montés par elle », et 4 palefrois pour ses dames et ses demoiselles, sans parler des roussins des femmes de chambre, ne possède point de litière. Il n'y en a pas davantage, à la fin du XIVe siècle, chez Mme de La Trémoïlle; mais, sur l'état de son écurie, à côté des écuyers, palefreniers et valets de haquenée, figure un « valet de char ».

Ces « chars » féodaux ressemblaient à des tapissières, ou mieux à des voitures de blanchisseur, portées sur quatre roues et richissimes. Extérieurement couverts de draps ou peints en or et armoriés, ils étaient à l'intérieur tendus de « samit » ou satin, garnis de coussins et de rideaux en velours, avec des milliers de clous, d'ornements et de motifs

en or et en argent. Mais ils n'étaient nullement suspendus, vrais tombereaux où l'on accédait par une échelle. Ce fut, au début du xve siècle, un sybaritisme délicat que celui des « chariots branlants » ; de rares et puissants personnages adoptèrent seuls cette nouvelle caisse, sans doute supportée par des courroies pour adoucir les chocs, et que l'état des routes réduisait au rôle de voiture d'apparat.

Inventés à leur tour sous François Ier, les carrosses ne furent longtemps qu'un objet de curiosité ; Paris n'en contenait que trois ou quatre sous Charles IX, dont un appartenait à la reine mère, Catherine de Médicis, et un autre à « Madame Diane, légitimée de France ». Il ne s'en vit guère plus, dans les rues de la capitale, jusqu'à la fin de la Ligue. Les princes et Henri IV lui-même, dans les années qui suivirent son arrivée au trône, allaient à cheval par la ville et, « si le temps semblait tourné à la pluie », mettaient en croupe un gros manteau. Le comte de Guron, les marquis de Cœuvres et de Rambouillet, se dispensèrent les premiers de cette règle ; « encore se cachaient-ils et fuyaient la rencontre du roi, sachant que cela lui était désagréable ».

Le monarque, à la fin de son règne, n'avait d'autre voiture que celle de la reine, dans laquelle il fut assassiné par Ravaillac. « Je ne saurais aller vous voir aujourd'hui, écrivait-il à un de ses familiers, parce que ma femme se sert de *ma coche.* »

Les magistrats, les présidents au Parlement, se rendaient au Palais,

> Comme au temps passé, sur leurs mules
> Avec un clerc et sans laquais...

Les bourgeois modestes se contentaient de chausser, « pour se sauver des boues », des galoches aussi justes que possible, avec lesquelles ils cheminaient péniblement le long des voies étroites et malpropres. Allaient-ils aux champs, une charrette couverte, garnie de bonne paille fraîche, servait à asseoir commodément « Mademoiselle » leur femme et les enfants, tandis que la chambrière les escortait sur un âne, et que le valet suivait à pied.

L'usage des carrosses s'établit rapidement sous Louis XIII ; voitures monumentales, dans lesquelles huit personnes s'entassaient, et bien grossières encore : aux portières, des « bottes » de cuir où l'on mettait les jambes et dont l'usage se conserva jusqu'au XVIIIe siècle ; dans le fond, des appuis de crin, — les « custodes », — destinés à amortir les cahots ; sur les côtés, des « mantelets » de peau s'abattaient, en guise de glaces. On les bouclait solidement, pour se garantir de la pluie et du froid, pour « faire printemps », comme disait le surintendant Bullion. Mieux valait demeurer ainsi dans l'obscurité, que d'être exposé aux intempéries. Des montants sculptés portaient un ciel de bois, drapé d'étoffe, — l'impériale, — auquel

s'attachaient des parements de cuir, — les « gouttières », — qui empêchaient l'eau de tomber à l'intérieur.

Le luxe tenait lieu de confort en ces véhicules primitifs, relevés de housses en velours, à passements de Milan, et de livrées éclatantes, chamarrés de broderies, avec des roues dorées jusques au moyeu. Six chevaux, quatre au moins, traînaient ces massifs édifices ; leur caisse était posée sur deux essieux fixes ; le train de devant ne tournait pas, ce qui suffisait à rendre leur manœuvre très difficile dans la plupart des rues d'alors.

Le premier engin pour porter commodément, « de rues à autres, les personnes qui le désireront » fut la « chaise à bras », découverte. Un capitaine au régiment des gardes, dès 1617, en fut concessionnaire. Vingt ans plus tard, un nouveau modèle de chaises portatives, couvert cette fois, était importé d'Angleterre. « En vue de les louer et en tirer profit », le sieur de Cavoy, capitaine des mousquetaires du cardinal de Richelieu, reçut pour quarante années le privilège, qui passa à sa veuve et lui valut un beau revenu : elle fournissait les chaises aux porteurs, qui en demeuraient responsables et lui versaient une redevance de cent sous par semaine. Ceux-ci faisaient payer leurs services assez cher au public ; Tallemant prétend même qu'ils le rançonnaient, et « demandaient un écu pour aller de la place Maubert à Notre-Dame » ; ce qui équivaudrait, de la part d'un fiacre d'aujour-

d'hui, à exiger 12 francs de son « bourgeois » pour le conduire du Palais-Bourbon à l'Opéra.

Les « fiacres », précisément, commencèrent dès cette époque (1660) à faire concurrence aux chaises portées ou roulées, ces dernières nommées « vinaigrettes », attelées d'un ou deux tireurs. Un commis du maître des postes d'Amiens, « fort entendu en chevaux, pour les bien ménager et les faire durer longtemps », s'était, dès le règne de Louis XIII, « avisé d'un nouveau trafic », qui consistait à louer des carrosses à la journée, pour la ville et pour sa banlieue. L'hôtel de la rue Saint-Martin, siège de cette industrie, avait pour enseigne une image de Saint-Fiacre, qui d'abord donna son nom à l'immeuble, puis aux voitures qui en sortaient, puis à « cette manière de gens » qui les conduisaient, en France et en certaines localités étrangères : à Vienne, une voiture de place à deux chevaux se nomme un « fiaker ». Dès le ministère de Mazarin, « monter dans le char de l'enchanteur Fiacron », était une forme allégorique suffisamment claire pour dire, en langage précieux, que l'on prenait un fiacre.

Utilisés, au début, par les bourgeois qui se rendaient en leurs « maisons des champs », ces carrosses furent ensuite « exposés » dans les carrefours, de sept heures du matin à sept heures du soir, pour mener « de lieu à autre, par la ville et faubourgs de Paris », ceux qui les prendraient à l'heure ou à la demi-heure. Nombre des places et

des chevaux, tenue soignée ou sordide des cochers, forme, conditions de louage et, par suite, tarif de ces voitures, — calèches ou berlingots, cabriolets ou gondoles, — varièrent fort jusqu'à la fin de l'ancien régime; où elles coûtaient, *en monnaie actuelle*, depuis 40 francs par jour pour les carrosses dorés, jusqu'à 2 fr. 40 la course, — 1 livre 4 sous, — pour les simples fiacres, pourboires non compris. Car le pourboire était institué dès le règne de Louis XV et représentait 3 francs par jour.

Cette course, à 2 fr. 40, était même plus chère, — comparée à celle d'aujourd'hui, — qu'elle ne semble au premier abord, puisque les distances, dans le Paris de Louis XVI, se trouvaient moitié moindres. Pour aller au Gros-Caillou, à l'École militaire, la course était de 4 francs; elle était de 4 fr. 80 pour aller à Vaugirard, Charonne ou Chaillot, et de 6 francs si l'on poussait jusqu'à Passy, « en gravissant la montagne des Bons-Hommes »; ce qui, pour nous, correspond à traverser les jardins du Trocadéro jusqu'à l'angle des rues Franklin, de Passy et de la Tour.

Encore ces prix n'étaient-ils pas suffisants pour déterminer les fiacres à accepter des clients à destinations si lointaines, puisque les ordonnances de police leur enjoignent de « conduire sans difficulté » les voyageurs en partance pour la Porte-Maillot ou les Invalides. Les « difficultés » du public avec les cochers ne datent pas d'hier; ils passaient déjà

pour un peu épineux sous Louis XIV. Saint-Évremond se plaint de leur brutalité, de leur voix enrouée et effroyable, du bruit continuel que font leurs claquements de fouet; il plaint aussi leurs chevaux décharnés, qui mangent en marchant.

Ces véhicules si coûteux, au nombre d'environ 3 000, étaient pourtant le seul mode de locomotion que les Parisiens de la classe moyenne eussent à leur service sous le premier Empire : les gens riches entretenaient à leur usage un chiffre à peu près égal de voitures particulières ; la petite bourgeoisie et le peuple allaient à pied.

Nul n'avait songé à leur fournir un mode de transport quelconque, depuis l'échec, au XVII[e] siècle, des « carrosses quasi-omnibus » que le grand Pascal avait imaginés et dans lesquels, un jour, le Roi-Soleil avait daigné prendre place. Bien que de tels patronages dussent valoir à cette tentative l'attention de la postérité, les historiens ont rarement envisagé l'auteur des *Pensées* sous l'aspect de père des omnibus. L'entreprise des « carrosses à cinq sols », dont il avait conçu le plan et fait en partie les frais avec sa sœur, M[me] Périer, inaugurée quelques mois avant sa mort (1662), disparut au bout d'une vingtaine d'années, on ne saurait dire pour quelle cause.

Comme nos lignes modernes, ces premières voitures en commun partaient toutes les sept à huit minutes, « quelque petit nombre de personnes qui s'y trouvent, même à vide »; de sorte que nul,

disait l'affiche, n'aurait jamais à attendre le passage du carrosse public, en quelque lieu de la route que ce fût, « plus longtemps qu'il ne faudrait pour faire mettre les chevaux à son propre carrosse. »

Cet avis de la compagnie chargée de l'exploitation supposait que ces ancêtres de nos omnibus ne seraient jamais complets. Le nombre des places n'était cependant que de huit. Il fut créé cinq lignes, desservies chacune par sept carrosses, dont les cochers et « laquais », chargés d'effectuer la recette, portaient des casaques diversement galonnées, suivant les routes, avec les armes de la ville en broderie sur la poitrine. Les commissaires du Châtelet, en robe, assistés d'archers à cheval, présidèrent à l'inauguration, « avec une pompe merveilleuse, et remontrèrent aux bourgeois les utilités » de cet établissement. Pour plus de sûreté, un garde de M. le Grand-Prévôt se tint en permanence dans chaque voiture ; la foule encombrait les rues et « les artisans cessaient leur ouvrage pour les regarder ».

Mme Périer, qui voulait juger en personne de l'effet des « carrosses à cinq sols », constate qu' « il y monta même des femmes ». Elle aussi prétendit en prendre un et attendit, rue de la Verrerie, celui qui allait du Luxembourg à la Porte-Saint-Antoine, par les rues de Tournon, Dauphine, Saint-Denis et des Lombards ; mais elle eut le déplaisir d'en voir passer cinq, tous pleins, devant elle. L'institution, critiquée et ridiculisée par les uns, applaudie

et encouragée par d'autres, par le duc d'Enghien notamment qui s'en servit un jour, et par le roi, qui fit venir l'un de ces omnibus à Saint-Germain et le prit pour se rendre chez la reine mère, l'institution, qui s'annonçait avec un succès tel que le prix des places avait été porté de 5 à 6 sous, cessa-t-elle d'être rémunératrice? La clientèle fit-elle défaut? Toujours est-il que les détenteurs du privilège le vendirent en 1691, de leur plein gré, aux propriétaires des voitures de place.

Dans la pensée de ses créateurs, le monopole de transport public qui leur était concédé ne devait comporter aucune restriction, quant à la qualité des voyageurs. Mais le Parlement, en enregistrant les lettres patentes, y ajouta cette clause : que « les soldats, pages, laquais et autres gens de livrée, les manœuvres et travailleurs de bras, ne pourraient entrer auxdits carrosses ».

Cette exclusion valut peut-être aux nouveaux véhicules d'être hués par le populaire; mais les catégories, ainsi exclues en principe par décret, l'étaient bien davantage, en fait, par le prix élevé des places : autant vaudrait-il dire qu'il est interdit à nos terrassiers contemporains de louer un coupé au mois. Pour un ouvrier parisien, qui gagnait 16 sous par jour, en 1662, 6 et même 5 sous représentaient le tiers de son salaire : quelque chose comme 2 francs pour notre compagnon de 1905, dont la journée moyenne est de 6 fr. 50 dans la capitale. Il en était de même du soldat, qui rece-

vait alors 9 sous par jour, avec lesquels il devait se nourrir, ou du domestique nourri, dont les gages journaliers correspondaient à 5 sous.

Le carrosse à 5 sous, pour le peuple du XVIIe siècle, était bien plus cher que n'est, pour le peuple actuel, le fiacre à 1 fr. 50. Pour les « bourgeois et gens de mérite », auxquels on réservait l'accès de ces omnibus, la somme était comparativement moins grosse, parce que le prix de la vie, *en général*, n'a pas du tout changé dans la même proportion que les salaires ont monté : 5 sous d'alors équivalent à 0 fr. 80 seulement. Mais ce carrosse à 0 fr. 80 la place ne faisait qu'un trajet assez court, — deux kilomètres environ, — comparé à nos lignes d'aujourd'hui, qui parcourent pour 0 fr. 30, 15 et même 10 centimes, 5 ou 6 kilomètres.

Une seule ligne, dite du « Tour de Paris », était de quelque importance, quoique ce ne fût pas un bien grand tour à faire que celui du Paris de Mazarin : du Marais, près la place Royale, le carrosse se rendait à la rue Richelieu, passait la Seine au « Pont-Rouge », à l'emplacement du futur Pont-Royal, suivait le quai, la rue des Saints-Pères, la rue Taranne (boulevard Saint-Germain), la rue Férou (près Saint-Sulpice), longeait le Luxembourg, passait devant la Sorbonne, et, par la rue Saint-Jacques, le quai de la Tournelle et l'île Notre-Dame (Saint-Louis), revenait à son point de départ, la rue Saint-Paul, au Marais.

Mais cette distance était partagée en six tronçons,

avec un bureau à chaque arrêt; qui passait plus de deux bureaux sans descendre devait, une seconde fois, payer sa place; de sorte que cet omnibus coûtait 10 sous, — 1 fr. 60, — du Luxembourg à la rue Richelieu.

II

Les fiacres actuels.

« Carrosse de place », « char numéroté ». — Le « Vigoureux » et les « lapins ». — Les cabriolets. — Des règlements multiples répriment les dangereux excès de leur rapidité. — La Compagnie impériale des voitures de 1855. — 20 millions de budget dont 10 pour la « cavalerie ». — Le cheval de fiacre vient de Danemark et de Hongrie. — Il fait 45 kilomètres par jour et dure quatre ans. — 10 centimes de plus sur la nourriture font 500 000 francs. — Les idées de M. Bixio sur « la ration ». — Variations de l'avoine de 25 p. 100 d'une année à l'autre. — Trois chevaux en observation perpétuelle. — Ce que mangent les chevaux de fiacre. — Préparation et composition de leur nourriture. — La litière. — Les fiacres automobiles. — Cause des premiers échecs. — Défauts des accumulateurs. — 45 000 véhicules dans les rues de Paris. — 3 500 chevaux par mètre et par jour passent rue de Rivoli. — Fabrication et réfection des voitures de place.

Au début de la Restauration, le fiacre, — en style administratif « carrosse de place », « char numéroté » en langage poétique, — restait encore sans rival et en abusait. Le prix de sa course, fixé à 1 fr. 50, avait plutôt diminué, — 1 fr. 50, en 1815, étant une somme inférieure à 1 livre 4 sous en 1787, — la première heure coûtait 2 fr. 25, les suivantes 1 fr. 75 ; mais, sale d'aspect et traîné par des che-

vaux misérables, il était la honte de Paris. Quant aux environs, ils ne communiquaient avec la capitale que par le « coucou », dans les brancards duquel terminait sa carrière un animal ironiquement surnommé *Vigoureux*, d'une force tout opposée aux efforts qu'on attendait de lui.

Le poids du véhicule s'élevait jusqu'à l'inconnu, les dimanches et fêtes, lorsque, aux huit personnes assises sur les banquettes, ci-devant rembourrées, de ces étranges boîtes, s'ajoutaient, à côté du cocher, accroupis sur le tablier de tôle rabattu, des supplémentaires à qui leur posture fit donner le nom de « lapins », tandis que d'autres voyageurs, les « singes », grimpaient sur la toiture.

A côté des fiacres, lourds et lents, de l'époque, le cabriolet, léger et menu, allait si vite qu'il semblait fort dangereux. Il faisait aux piétons désolés le même effet que les automobiles d'à présent. « Si j'étais lieutenant de police, je supprimerais les cabriolets », disait Louis XV lorsqu'il n'y en avait en circulation que deux ou trois cents. En 1830, où le signe enviable de l'aisance était d'avoir « cheval et cabriolet », on en comptait plusieurs milliers, et l'autorité s'épuisait à réprimer, par des règlements multiples, l'excès de leur rapidité. Leur vogue, ébranlée par l'apparition des « broughams » ou coupés modernes, par la concurrence des paniers, des calèches, des américaines, cessa vers la fin du règne de Louis-Philippe, et, lorsque fut fondée, en 1855, la « Compagnie impériale des voitures à

Paris » le nom même des cabriolets ne figure plus dans l'énumération du matériel roulant.

Administrée par « les Messageries Caillard et Compagnie », la nouvelle société fut d'abord investie d'un monopole, auquel elle renonça en 1866, moyennant une indemnité annuelle. Mais, durant la période où elle concentra en ses mains la presque totalité des voitures de place, cette puissante entreprise en avait amélioré le type, la tenue et la traction. Son rôle et son influence demeurèrent prépondérants, sous le régime de liberté absolue, puisqu'elle seule posséda, jusqu'à 1872, près de la moitié des fiacres en circulation dans les rues de Paris : 3 000 sur 6 400.

Et quoique, depuis lors, des Compagnies rivales aient surgi, avec plus ou moins de succès, quoique l'effectif des voitures et surtout celui des loueurs ait grossi sans cesse, les « Petites Voitures, » comme on les appelle, n'en sont pas moins demeurées, sous la direction d'un président sagace, M. Bixio, le modèle de cette industrie difficile.

Le plus fort chapitre de dépense, — 10 millions de francs sur les 20 millions de budget annuel de la Compagnie, — est naturellement la « cavalerie ». Pour ce dur service du pavé de Paris, il faut des chevaux jeunes, arrivés au maximum de leur force, âgés de cinq ans environ, que l'on ne trouverait pas en France, depuis que le ministère de la Guerre achète, pour l'armée, les bêtes de trois ans et demi chez les éleveurs. C'est de Hongrie et de Dane-

mark, où chaque année une commission spéciale va faire les achats, que nous viennent des sujets tout dressés, prêts à entrer immédiatement dans les brancards. Ils n'y resteront pas longtemps : quatre années en général. Aussi, quoique le prix de revient de chaque bête, dont l'introduction sur notre sol comporte le paiement d'un droit de douane élevé, soit de 900 francs environ, la cavalerie ne figure à l'inventaire que pour 460 francs par tête. La mortalité normale, compliquée parfois d'épidémies désastreuses, de la « morve » notamment, enlève 11 p. 100 de l'effectif; 14 p. 100 des animaux sont réformés et cédés en moyenne pour 155 francs.

L'établissement des tramways n'a pas été seulement, pour le fiacre, une concurrence, mais aussi une cause indirecte de dommages par leurs rails, qui multiplient les chutes des chevaux et les avaries des voitures. En revanche, le bâton blanc, mis par M. Lépine aux mains des sergents de ville, fut un bienfait, non seulement pour les piétons, mais aussi pour les quadrupèdes. Ils ont, grâce à lui, une minute de repos durant ces arrêts forcés qui, de la Madeleine au Bois de Boulogne, peuvent se répéter huit fois.

La distance journellement parcourue par le cheval de fiacre est de 45 kilomètres; mais la voiture effectue un trajet moitié plus long, parce qu'à chacune sont affectés trois chevaux, dont un, dit de relais, travaille tous les jours, tandis que les deux

autres, alternativement, sortent ou se reposent. Ce service de 4000 voitures, de place ou de « grande remise », exige ainsi la présence constante de 12000 chevaux valides, sans compter les indisponibles de l'infirmerie; et ce chiffre est dépassé dans les années d'Exposition universelle.

La nourriture d'un pareil effectif, qui représente 5 millions de frais, est un objet d'étude continuelle. Il faut en réduire le coût au minimum, puisque les plus légères variations de prix se chiffrent par des sommes : 10 centimes de plus ou de moins par tête font, en fin d'exercice, 440 000 francs. Il faut se garder en même temps d'économies obtenues au détriment du bon état dans lequel ces animaux doivent être maintenus. M. Bixio, en ces matières, fut un novateur. Il remarqua, chez le propriétaire des omnibus de la gare de Sceaux, où il était en déplacement de chasse, la belle condition de ses chevaux et demanda quelle était leur ration. — « Pas de ration, lui fut-il répondu, ils mangent ce qu'ils veulent. — Mais mangent-ils toujours la même chose? — Oh! non, tantôt on leur donne plus d'avoine, tantôt moins et l'on remplace ce grain par un autre. » Cette constatation le conduisit à douter de la valeur sacramentelle des comestibles, — foin, paille et avoine, — qui semblaient constituer, du consentement unanime, la ration-type du cheval. En France, du moins, puisqu'en Algérie on le nourrit d'orge, de carottes et de caroubes en Italie, de maïs au Mexique.

Un laboratoire fut établi par la Compagnie, qui le mit sous la surveillance d'un comité technique, où figurent des membres de l'Académie des sciences. Sa mission consiste à déterminer sans cesse l'efficacité nutritive des fourrages, laquelle diffère suivant les récoltes. Dans l'avoine, la proportion des substances utiles varie, d'une année à l'autre, de 25 p. 100. D'où il suit que donner toujours la même ration en apparence, c'est, en réalité, la modifier beaucoup. Des essais multiples permirent d'apprécier la quantité et le degré d'assimilation de la cellulose, des matières azotées et non azotées contenues dans les grains. On reconnut ainsi l'inanité du préjugé qui fait regarder comme meilleure l'avoine de gros poids.

Trois chevaux sont continuellement en observation dans une écurie spéciale, dont aucune litière ne garnit le sol bitumé. On les pèse plusieurs fois par jour ; leurs crottins, leurs urines sont analysés. A côté de l'écurie se trouve un manège de pompe, assez dur à faire mouvoir, autour duquel court un cheval qui tourne en peinant. Attaché *derrière la branle* qu'actionne son camarade, un autre cheval se contente de le suivre à la même allure, sans effort. « C'est le sort du second cheval qui me conviendrait », disait le vaudevilliste Labiche, en visitant cet établissement. Ces expériences, poursuivies depuis vingt-cinq ans, ont permis de proportionner les trois rations nécessaires à l'animal soit pour produire un travail donné, en kilogrammètres, soit pour

transporter son propre poids sans fatigue, soit enfin pour se maintenir en état, sans faire de mouvement.

Cette dernière ration, bien entendu, ne convient qu'à des bêtes en repos prolongé ; car les chevaux sortant un jour sur deux mangent davantage quand ils restent à l'écurie, que lorsqu'ils vaquent à leur tâche par la ville, — 9kg,4, au lieu de 8kg,8 ; — et ceux qui sont attelés chaque jour reçoivent près de 12 kilogrammes de fourrage. La liste des fourrages qui composent les rations est assez longue : le foin est exclu, son mérite étant trop mince pour son prix. L'avoine n'y joue qu'un rôle secondaire : un kilogramme en moyenne. On y voit figurer la « drèche », résidu de l'orge ayant servi à la fabrication de la bière, des tourteaux de plusieurs sortes, du son, des granules agglomérés par la Compagnie avec les déchets de différentes farines. Mais le fond de l'alimentation, c'est le maïs et la paille, formant ensemble près de 7 kilogrammes.

Toutes ces denrées sont mélangées ensemble, concassées et dosées en sacs de poids uniforme, après avoir subi une série de manipulations qui s'exécutent automatiquement dans des ateliers immenses. La paille serait ici un lit trop onéreux; les chevaux de fiacre, comme ceux des omnibus, couchent sur la tourbe, dont un kilo et demi entretient leur litière pour 5 ou 6 centimes par jour. Avant d'être livrée à la consommation, la paille est nettoyée dans des cylindres, hachée sous des couteaux qui se renouvellent toutes les trois heures —

pour être aiguisés à nouveau — et mise en balles de 100 rations chacune. Le maïs et l'avoine sont épurés, purgés, le premier, de gros clous de fer qui s'y trouvent, on ne sait comment, et qu'un aimant attire au passage; la seconde, de 30 sortes d'impuretés et de grenailles parasites, revendues 3 ou 4 francs les 100 kilogrammes. Ils vont ensuite se déverser en d'énormes silos, d'une contenance de 700 à 800 quintaux.

Le coût moyen est de 1 fr. 20 pour la ration quotidienne dont partie est absorbée à l'écurie, partie sur la voie publique, là où les hasards de leur existence vagabonde donnent un moment de loisir au cheval et au cocher. Il n'est pas à craindre que ce dernier détourne peu ou prou du sac qui lui est confié pour sa bête ; il achèterait plutôt de sa poche un supplément d'avoine pour obtenir un surcroît de travail.

La traction mécanique qui s'est substituée, dans les rues de Paris, à la traction animale, pour les omnibus et les tramways, devait naturellement tenter, surtout depuis l'invention des automobiles, la grande entreprise des voitures de place. Il était logique de penser qu'elle amènerait la même augmentation de trafic, en permettant d'abaisser le prix des transports. « Les fiacres-automobiles ne marcheront pas, disaient les adversaires du projet; ils seront constamment détraqués et en réparation ; les accidents seront plus nombreux. » — « Ils ne le seront pas davantage, répliquaient les partisans

du progrès. Les accidents ont d'ailleurs augmenté avec les chevaux, depuis que la rapidité des voitures a été accélérée, pour répondre aux exigences du public. Rien ne sera plus maniable qu'un automobile qui occupe moins de terrain que la voiture attelée. Jusque vers le milieu du siècle dernier, des hommes graves ne purent se décider à prendre les chemins de fer au sérieux ; et, malgré les objections élevées au début contre les bicyclettes et les tramways à vapeur, leur développement a été constant. »

Il serait trop facile et passablement injuste de reprocher à la Compagnie des Petites Voitures d'avoir tenté une expérience qui lui coûta, sans succès, 4 millions et demi. Mais l'échec n'est pas irrémédiable ; le fiacre électrique, bien accueilli, avait bien fonctionné ; son entretien seulement était trop cher. Il fallait un accumulateur donnant, sans relais, un parcours de 100 kilomètres ; il ne s'en trouva pas qui en fissent plus de 60. Les promesses des constructeurs ne furent pas tenues et, faute de dynamos capables d'électriser les moteurs à prix fixe, on continue d'électriser les chevaux à coups de fouet.

On espérait que l'énergie des accumulateurs reviendrait à meilleur marché que celle de l'avoine, pour compenser la différence entre les frais de fabrication d'un *landaulet* automobile et l'achat des trois chevaux, mylord et coupé, qui constituent « le fiacre », marchant nuit et jour en toute saison.

« Achat » est un mot impropre ; les voitures naissent dans les ateliers de la Compagnie et reviennent y mourir, ou plutôt elles sont immortelles. Dans une ville où 45 000 véhicules, dont les deux tiers servant au transport des personnes et un tiers à celui des marchandises, circulent chaque jour, les accidents sont d'autant plus inévitables que les points d'encombrement ont beau varier, de l'été à l'hiver, de l'après-midi à la soirée, du samedi au dimanche ; de nouveaux itinéraires ont beau remplacer les anciens, privilégiés il y a cinquante ans, aujourd'hui déserts ; la foule continuera toujours à affluer à certaines heures dans certaines voies.

La principale rue des quartiers de Grenelle ou de Vaugirard est sillonnée *du matin au soir* par 2 ou 3 000 voitures, tandis que l'intensité du mouvement est de 8 000 sur le boulevard Saint-Michel, sur le pont de la Concorde de 10 000, et de 14 000 dans la rue Royale. Et l'on se rend mieux compte du degré d'envahissement de certaines artères, en métrant *leur largeur* comparée au nombre d'équipages qui les arpentent : sur le boulevard des Italiens passent chaque jour 24 000 chevaux attelés, et 42 000 devant le numéro 156 de la rue de Rivoli ; mais ce boulevard a 18 mètres de large et cette rue n'en a que 12. Ce qui, pour cette dernière chaussée, correspond, *sur chaque mètre de largeur*, à une succession quotidienne de 3 500 chevaux traînant des « paulines » ou des phaétons, des victorias à huit ressorts ou des binards de pierre de taille, des

camions ou des omnibus. Parmi les piétons qui s'aventurent au milieu de cet emmêlement de bêtes et de roues, on compte annuellement 1 700 victimes, plus ou moins grièvement blessées, et 76 y trouvent la mort. Non moins redoutables sont ces voitures les unes pour les autres ; les accidents coûtent à la Compagnie générale 350 000 francs par an, sans parler des menues avaries que réparent les spécialistes répartis dans ses dépôts.

Quand le mal est plus grave, le fiacre est envoyé aux ateliers de La Villette. Là, sur un espace de deux hectares et demi, est installée une usine de réfection permanente du matériel et une réserve où 4 000 sortes d'objets différents sont empilés : lanternes ou bandages, balles de crin ou pièces de drap, jusqu'à des pyramides de fers à cheval. A voir ici les troncs de *chêne* et de *hêtre* numérotés, représentant 3 000 mètres cubes de bois de carrosserie, il semble que le fiacre ne soit pas d'essence à justifier son sobriquet populaire de « sapin ».

900 ouvriers de divers corps d'état sont chargés de remettre perpétuellement à neuf, en été les coupés, les mylords en hiver ; car il n'existe que deux modèles, dont toutes les pièces, pour plus de simplification, sont interchangeables. L'ancienne voiture à quatre places a presque disparu. Au lieu des 1 800 qu'elle possédait naguère, la Compagnie n'en a plus que douze ; les cochers refusaient de les conduire parce qu'ils n'y gagnaient pas leur vie.

De-ci, de-là, renversés ou sur des tréteaux,

gisant sur le sol, le dos ouvert, de vieux fiacres semblent bien malades ; leurs essieux sont forcés, leurs coussins montrent la corde ; leur caisse, lavée par les pluies, après tant de cahots et de chocs, aspire au repos. Pourtant elle est solide encore, elle usera bien une jeune paire de roues, qui sort du charronnage, les rais assemblés et châtrés en un clin d'œil par des machines d'invention américaine. Le monteur lui pose des ressorts, envoyés par la forge, le tapissier la garnit à neuf ; demain, la peinture lui rendra le prestige de la fraîcheur. Ainsi soignée et opérée, elle filera de nouveau par les rues, portera les malades au médecin, les amoureux au rendez-vous, les remisiers à la Bourse, les étrangers aux musées, les bourgeois au Bois de Boulogne ; elle entendra bien des projets, bien des plaintes, bien des confidences, bien des colères, et que d'haleines terniront ses vitres, jusqu'à ce qu'elle rentre ici pour ressusciter encore !

III

Les Cochers.

Ils se renouvellent plus souvent que les voitures. — Ce que deviennent les anciens cochers. — D'où ils viennent. — Le doyen septuagénaire mène depuis quarante-quatre ans. — Profession mêlée ; tous les corps d'état y sont représentés. — Les « saisonniers », Savoyards et Limousins. — 39 000 objets oubliés dans les fiacres. — Ancien travail « à la feuille ». — Contrôles occultes. — La « moyenne » ; l'art de « la maraude ». — Le nombre des fiacres a augmenté. — Petits loueurs et grandes Compagnies. — Le cocher est un sous-entrepreneur. — La mauvaise humeur des cochers. — Il m'a appelée... je n'ose dire comme. — Le légendaire Collignon. — « Pièces de monnaie à l'usage de Messieurs les cochers. » — Une voiture doit faire par jour dix chargements pour vivre. — Les nouveaux compteurs horo-kilométriques et leurs résultats probables.

Les cochers se renouvellent plus souvent que leurs voitures. Sur les 4 000 dont se compose le personnel, 600 ont moins d'un an, 1 800 de 1 à 5 ans, et 700 de 6 à 10 ans de présence. Plus des trois quarts de l'effectif n'est donc en fonction que depuis une dizaine d'années, et 250 seulement sont depuis plus de vingt ans au service de la Compagnie. Sans doute il en est davantage qui occupent pendant vingt ans le siège ; beaucoup vont d'un loueur à l'autre

et quelques-uns deviennent patrons à leur tour. Mais le plus grand nombre, lorsqu'ils ont réalisé des économies, préfère un métier sédentaire aux risques d'une voiture qui leur appartiendrait en propre ; ils se font marchands de vins et vieillissent derrière leur comptoir.

Les vieux cochers sont rares : 200 seulement, sur 4 000, ont dépassé la soixantaine; leur doyen médaillé, qui vient en tête de la liste, est septuagénaire et tient les guides depuis quarante-quatre ans; 600 ont de cinquante à soixante ans d'âge, tandis que 1 000 ont moins de trente ans, et 1 300 de trente à quarante ans.

D'où viennent-ils? Il n'est guère de profession plus mêlée; la plupart de ceux qui l'exercent ne l'ont pas embrassée de prime abord, à leur début dans la vie. Presque tous en avaient déjà tenté quelque autre : la légende veut qu'il s'y rencontre des déclassés de la bourgeoisie, des sous-préfets, des notaires, d'anciens prêtres, des professeurs, des poètes, voire l'ambassadeur d'une république sud-américaine. Antécédents difficiles à vérifier; les intéressés, déchus, ne s'en vantent pas. Sur les 4 000 automédons dont la situation antérieure nous est connue, il se trouve une trentaine de noms d'apparence nobiliaire, un ex-frère des écoles chrétiennes, 2 instituteurs, 3 négociants ou entrepreneurs, une soixantaine d'employés d'administration ou de commerce, une douzaine de gardiens de la paix, douaniers ou gendarmes. La presque

totalité provient de métiers manuels : 700 ouvriers de l'alimentation, 350 du bâtiment, des métaux ou des tissus, 1 400 domestiques, dont beaucoup anciens cochers de maîtres. Mais tous les corps d'état sont, peu ou prou, représentés : machinistes et marins, marchands d'habits et porteurs aux pompes funèbres, bijoutiers, commis voyageurs, camelots et garçons de recettes. Un des plus forts éléments est fourni par les campagnards, au nombre de 1 300 ; mais ce contingent est instable : ce sont les « saisonniers », qui viennent chaque année conduire un fiacre à Paris, pendant les mois de loisir que leur laissent les travaux des champs. Les Savoyards, les Limousins, arrivent en octobre et repartent à fin mai ; quelques-uns restent jusqu'au Grand Prix. Les Auvergnats, passent les uns l'hiver, d'autres le printemps, dans la capitale. Les Italiens, au nombre de 200, y passent toute l'année, sauf deux mois d'été pendant lesquels ils retournent au pays.

Les étrangers, au reste, sauf les Belges et les Suisses, ne forment dans cette corporation qu'un groupe infime, quoique de nationalités multiples : 3 Autrichiens, 2 Espagnols, 1 Brésilien, 2 citoyens des États-Unis et 2 Égyptiens. Les Parisiens y sont en très petite majorité : 300 à peine, tandis que les Alsaciens-Lorrains sont 150. La Savoie, l'Auvergne et le Limousin fournissent à eux seuls 1 900 sujets, contre 1 400 originaires de tous les autres départements.

Ainsi recruté un peu partout, le cocher de Paris

ne constitue pas un type homogène ; il n'a guère de physionomie propre, bien qu'on lui en prête une, conventionnelle. Il passe pour malhonnête dans ses propos, mais il est honnête dans sa conduite, puisqu'on rapporte chaque année à la Préfecture de police près de 39000 objets, oubliés dans les fiacres, omnibus et tramways, et que les modestes auteurs de ces actes de probité, souvent admirables, ne sont pas invités à les accomplir par l'attrait de gratifications qui s'élèvent en bloc à 3 000 francs.

Le cocher n'est pas un salarié ; il commence et finit sa journée aux heures qui lui plaisent, se repose quand il veut, et ne subit point de chômage. Autrefois, il versait à la Compagnie, ou au loueur qui l'employait, le montant intégral de sa recette, déduction faite des pourboires, qui, joints à une paye fixe de 4 francs, constituaient sa rémunération. C'était le travail « à la feuille ». Le cocher devait inscrire le détail journalier de ses opérations sur un tableau qu'il remettait à son patron.

Pour obvier aux fraudes possibles, on lui défendait de charger un voyageur en dehors des stations, où l'heure de son départ était pointée par un agent spécial. D'autres agents notaient, à la volée, les numéros des fiacres occupés qui passaient en certaines rues. Les Compagnies avaient aussi un contrôle occulte : à toute personne qui, ayant arrêté une voiture *sur la voie publique*, — condition requise, — faisait part à un bureau intermédiaire

du temps qu'elle l'avait gardée, des lieux où elle l'avait prise et quittée, il était alloué une réduction de 1 fr. 25, par chaque heure et demie qu'elle avait payée. L'intermédiaire transmettait ces renseignements à la Compagnie et, si le travail signalé se trouvait omis sur la feuille des cochers, il recevait, pour sa peine, une part de l'amende infligée à ces derniers, laquelle variait de 25 à 60 francs.

Désireux de se soustraire à cette surveillance, un certain nombre d'automédons offrirent de payer à forfait une somme fixe, supérieure de 1 fr. 50 à la « moyenne » que faisaient ressortir, pour le jour précédent, les indications de leurs camarades. Ceux-ci les imitèrent à leur tour ; ce qui prouve qu'ils y avaient avantage, soit que les « feuilles » ne fussent pas toujours très sincères, soit que la liberté absolue permît de réaliser des recettes plus fortes. Les patrons y trouvèrent aussi leur profit, parce que le système nouveau éliminait les paresseux qui, assurés d'une paye modique, pouvaient impunément s'immobiliser aux stations sans rien faire. L'importance de la recette dépend en effet de l'habileté du cocher, de son caractère, de son art de physionomiste à « faire la maraude » là où se rencontrent les clients.

Aujourd'hui, le cocher est un sous-entrepreneur ; il garde pour lui tout ce qui excède un prix de location déterminé. Mais c'est justement sur ce prix que l'on ne s'entend pas, et c'est à son sujet qu'éclatent les grèves périodiques. Afin d'en fixer

le montant, les patrons prennent pour base les conditions de la température, la saison, le mouvement des hôtels, les arrivées des trains, les fêtes, les courses, les événements qui modifient la circulation. Il ressort, pour l'année entière, aux environs de 15 francs, mais varie suivant les mois : les meilleurs, pour les Compagnies, sont mai, juin et avril ; octobre et juillet accusent de moindres bénéfices ; septembre et novembre sont tantôt en gain, tantôt en perte ; janvier, février, mars et août donnent toujours un déficit.

Il s'est produit, depuis dix ans, un phénomène singulier dans cette industrie : malgré la concurrence des moyens de transport en commun, de la bicyclette, du téléphone et de l'automobile, le nombre des fiacres a augmenté de 20 p. 100. Il est monté de 9900 à 12500. Cependant la même période a vu l'une des grandes Compagnies, propriétaire de 1 500 voitures, l'Urbaine, mise en liquidation judiciaire et résignée, depuis plusieurs années, à laisser les cochers fixer la moyenne à leur guise ; l'autre, la Compagnie générale, réduite à suspendre ses distributions de dividende.

D'où vient que le bénéfice minime, — 1 fr. 50 par journée de voiture, — nécessaire à la prospérité des entreprises de ce genre, leur fasse aujourd'hui défaut ? Le mouvement observé dans la plupart des commerces, auxquels la concentration des capitaux procure un élément de force et de succès, se produirait-il ici en sens contraire ? Les petits

loueurs sont-ils mieux placés pour se défendre ou gagnent-ils davantage ?

Les impôts qui pèsent sur la Compagnie générale dépassent 3 millions de francs, — 15 p. 100 de ses recettes brutes, près du double des profits qu'elle réalisait jusqu'à ces dernières années, et que les avantages consentis, bon gré mal gré, aux cochers ont fait évanouir ; — mais la plupart de ces charges sont supportées, au prorata de leur exploitation, par les petits patrons, par ceux qui conduisent leur propre voiture. Ils ont de plus les frais de leur loyer, et les fourrages doivent leur revenir plus cher. Leur matériel est-il moins bon ? L'usure et le renouvellement des trois chevaux et des deux voitures, ouverte et fermée, qui constituent « le fiacre », leur coûtent-ils moins des 5 fr. 80 par jour que consacrent à cet objet les grosses Compagnies ? Chez le patron-ouvrier, l'*intérêt* du capital se confond souvent avec le *salaire* du travail : or, la plupart des simples cochers estiment avoir perdu leur journée quand elle n'atteint pas 10 francs.

Mais le métier est dur ; il faut être dehors pendant 14 ou 15 heures par jour, et la nourriture, chez le traiteur, est onéreuse, pour ces gastronomes fort recherchés en général dans leur ordinaire. — « Quand vous verrez un restaurant où sont attablés des cochers de fiacre, m'a dit l'un d'eux, entrez-y avec confiance, vous êtes sûr de bien dîner. » Corporation singulière ; âpre au gain et portée au coulage, rude d'allures et souple par nécessité, jalouse

de son indépendance et changeant dix fois par jour de maître et de besogne ; au pas dans les avenues du Bois, au galop pour ne pas manquer le train, figée sous la pluie nocturne devant une façade illuminée. Témoin involontaire de tant de choses, en marge de tant de deuils et de tant de fêtes, comment le cocher ne serait-il pas souvent de mauvaise humeur ?

Sa mauvaise humeur s'est un jour manifestée de façon tragique en la personne du sanguinaire Collignon. Contraint par la Préfecture de Police, sur la plainte d'un client, à rapporter à celui-ci la petite somme qu'il s'était indûment fait payer en plus du tarif, Collignon se rendit chez son « bourgeois », l'argent dans une main et, dans l'autre, un revolver chargé de six coups, qu'il déchargea successivement sur le plaignant, sa femme, ses deux enfants et sa bonne, qui tous furent mortellement atteints.

Ce quintuple assassinat valut à la mémoire sinistre de « Collignon » une horreur demi-séculaire ; son nom demeura l'ultime injure qui pût être adressée à un cocher de fiacre. Dans le monde des cochers, Collignon ne fut pas jugé aussi sévèrement. La leçon donnée par lui avait imprimé aux voyageurs une terreur salutaire. — « Voyez-vous, Monsieur, disait, en hochant la tête, un confrère indulgent qui avait connu le héros de ce drame, l'affaire est assez obscure : *il y a eu des torts des deux côtés !* »

Dans la correspondance du directeur de la Compagnie des Petites Voitures se trouvent chaque jour

nombre de lettres de doléances, où des personnes délicates, de l'un et l'autre sexe, consignent les extraits du vocabulaire, ignoble ou simplement grossier, quoique pittoresque d'ailleurs, que des automédons, mal satisfaits de leur pourboire, ont fait pleuvoir sur leur tête ou derrière leur dos : — « Il m'a appelée... je n'ose dire comme. » Parfois ce sont des protestations contre les pièces fausses, glissées, en nombre excessif, dans la monnaie rendue du haut du siège, par la nuit sombre ou sous la pluie, — fraude savamment organisée, puisque naguère on pouvait lire, sur la devanture d'une boutique du quartier de la Croix-Rouge, cette offre équivoque : « Pièces de monnaie, à l'usage de Messieurs les cochers. » — « Monsieur le Directeur, je m'étonne qu'une Compagnie qui se respecte garde à son service des cochers assez malhonnêtes pour glisser à la clientèle de faux écus de cinq francs. C'est une honte pour Paris et une indélicatesse contre laquelle je ne me contente pas de protester, mais dont je vous regarde comme responsable, décidé à vous rapporter moi-même la fausse monnaie dont il s'agit, etc. » Ainsi s'exprimait un bourgeois, justement indigné. En continuant le dépouillement de son courrier, le directeur ouvrit une deuxième missive du même signataire ; elle était conçue en ces termes : « Vous pouvez considérer ma lettre de ce matin comme non avenue ; j'ai trouvé moyen de repasser la fausse pièce dont je vous parlais. »

Le cocher n'est pas le seul qui veuille donner

des lois au capital. A lui en imposer de trop dures, ne risque-t-il pas de le voir faire grève à son tour ? La crise actuelle est toute *financière*, point *industrielle*, puisque les fiacres se multiplient encore. Il n'est même pas à présumer qu'ils disparaissent jamais; ils satisfont d'autres besoins et offrent d'autres commodités que le tramway. Paris et sa banlieue contiennent 3 millions d'habitants ; pour que les voitures de place puissent vivre, il suffit qu'elles fassent chacune une dizaine de « chargements », avec des clients qui les prennent à l'heure ou à la course.

Cette dernière, à 1 fr. 75 pourboire compris, est, dit-on, trop chère ; nos ancêtres l'eussent trouvée bien bon marché. La mise en service, depuis deux ans, du compteur horo-kilométrique apaisera-t-elle les conflits, fera-t-elle renaître la prospérité ?

Il est encore trop tôt pour le dire. Longtemps les parties en cause, patrons et cochers, s'étaient accusées mutuellement de mauvais vouloir envers le compteur, toujours promis et toujours éludé. Les uns et les autres s'en prenaient à l'administration municipale, qui exigeait des futurs compteurs tant de vertus et prétendait leur faire dire tant de choses, qu'aucun ne s'était trouvé capable de répondre, — à bas prix, — à toutes les questions qu'on lui posait.

A qui voyageait hors de France, il ne semblait pas que le compteur fût indispensable à une capitale pour vivre heureuse. Si nous laissons de côté New-

York, où il n'existe pour ainsi dire pas de fiacres et où la plus petite course se paie 5 francs, nous voyons qu'à Londres l'organisation est identique à ce qu'était la nôtre jusqu'à ces dernières années. Les *hamsons* et les *cabs* à quatre roues appartiennent à 3 600 loueurs, — contre 1 423 à Paris, — dont 2 000 conduisent leur propre véhicule. Les autres cochers, au nombre de 11 000, travaillent à la « moyenne » et paient, à peu près comme chez nous, 15 fr. 30, soit à de petits patrons, soit à quatre grandes Compagnies. Le prix des courses est de 1 fr. 25 pour 1 600 mètres, avec augmentation de 0 fr. 63 par 800 mètres. Et personne ne réclame de compteurs.

Si l'on tenait à cet appareil, il ne paraissait pas non plus qu'il fût difficile de s'en procurer de fort simples et peu coûteux, puisque les voitures de Vienne et surtout de Berlin étaient munis de compteurs, dont le cadran indique au voyageur soit la distance parcourue, soit la somme dont il est redevable. Le chiffre initial de 0 fr. 62 s'accroît, après le premier kilomètre, de 12 centimes par 200 mètres. Les Parisiens ne descendaient pas au-dessous de la « petite course » à 1 franc; encore était-elle facultative pour les automédons avec qui les femmes, les étrangers, les gens timides, hésitaient à entrer en négociations, crainte de voir leurs propositions ironiquement accueillies.

Depuis la mise en marche des nouveaux compteurs, l'abaissement à 0 fr. 75 du prix des petites

courses et leur augmentation graduelle, correspondant à une dépense de 0 fr. 50 par kilomètre constituent un avantage notable pour le client qui n'entend faire qu'un court trajet. Au contraire, le voyageur qui prend *à l'heure* un fiacre muni de compteur, se trouve obligé de payer à la fois et *pour le temps* quand il s'arrête, et *pour la distance* quand il marche, et ce cumul onéreux finit par exiger de lui près du double de ce qu'eût coûté l'ancien tarif. Il est probable que la clientèle s'en apercevra et que les bénéfices des voitures à compteur en souffriront.

IV

Les Omnibus.

Aucune voiture publique jusqu'en 1828. — Ce serait, disait-on, « trop embarrassant pour la circulation ». — M. Moreau-Chaslon. — *Dames-Blanches*, *Tricycles*, *Diligentes*, etc. — Les voitures luttent ensemble de vitesse. — 34 millions de voyageurs en 1855, 318 millions en 1900. — 10 000 agents dont 6 000 ouvriers. — 2 122 omnibus et tramways. — Capital porté de 7 millions en 1855 à 150 millions en 1905; bénéfice tombé de 1 500 000 francs à l'origine à 500 000 francs aujourd'hui. — 17 000 chevaux; 500 000 francs de vente de fumier. — Apprentissage des cochers. — Receveurs « conducteurs » encaissant 57 millions par fractions de 15 et 30 centimes. — Inspection secrète. — « Au moins ma sœur n'ira pas en omnibus! » — La clientèle. — « Est-ce une émeute? » — « Minute, les numéros! » — Exploitation défectueuse. — Abus des formalités et paperasseries. — Vitesse commerciale trop faible. — Crochets, bureaux, correspondance. — La municipalité. — Le remède serait facile.

Les fiacres doivent marcher, — théoriquement, — à la vitesse maximum de 8 kilomètres à l'heure; un arrêté préfectoral, vieux d'une quarantaine d'années, l'a ainsi réglé. Pratiquement, ils font 12 et même 14 et 15 kilomètres à la course. C'est peut-être même leur principale raison d'être, depuis la multiplicité récente des transports à bon marché et à itinéraire fixe, qui font en général ces huit

kilomètres à l'heure et auxquels le public reproche d'aller trop lentement.

Ce grief, fût-il fondé, ne saurait faire oublier les services rendus, pendant la seconde moitié du XIXe siècle, par la Compagnie des Omnibus, doyenne de ces entreprises. Jusqu'à 1828, si l'on excepte la tentative avortée du XVIIe siècle, les Parisiens n'eurent à leur disposition aucune voiture publique ; et l'on objectait sérieusement en 1824, à qui proposait d'en établir, « qu'il en résulterait un trop grand embarras pour la circulation ».

Le préfet de la Seine, enfin, se laissa fléchir et autorisa l'introduction de 100 omnibus, répartis en 18 lignes : d'où l'on peut inférer que les départs n'étaient pas fréquents. Il était interdit de placer « ni paquets, ni ballots, *ni voyageurs* » sur l'impériale de ces véhicules, rappelant par leurs formes les diligences et divisés, comme elles, en trois compartiments, — coupé, intérieur et rotonde, — chacun de prix gradué. L'affaire réussit, mais les bénéfices restèrent, faute de contrôle, aux mains des agents subalternes, et le fondateur, ruiné, se suicida. Son privilège fut repris et exploité par M. Moreau-Chaslon, plus tard président de la Compagnie actuelle, dont le succès fit éclore aussitôt nombre de concurrences : Dames-Blanches, Tricyles, Orléanaises, Diligentes, Joséphines, Écossaises, Sylphides, etc.

La liberté dont elles jouissaient les porta à lutter ensemble de vitesse, sur les voies les plus fréquen-

tées. Ces courses dangereuses furent interdites, par mesure de sécurité; mais les survivantes, sans rivales sur leurs parcours, virent se créer à côté d'elles de nouvelles lignes, dotées de véhicules tous différents, jusqu'à ce qu'en 1855 , après plusieurs tentatives infructueuses, les sociétés existantes eussent réussi à se fusionner, avec l'approbation du gouvernement, qui leur conféra le monopole de circulation et de stationnement dans la capitale. Sur les 400 voitures, alors mises en commun, les *Omnibus*, qui donnèrent leur nom à la collectivité, en représentaient le tiers; les deux autres tiers se partageaient entre neuf entreprises, d'inégale importance, *Favorites* et *Parisiennes*, *Citadines* et *Batignollaises*, ayant de 50 à 7 voitures.

Pour son premier exercice, la « Compagnie générale » transporta 34 millions de voyageurs: en 1861, elle en transportait 81 millions; 122 millions en 1875, 201 millions en 1882, et 318 millions en 1900. La moitié seulement de ce chiffre appartient aux « Omnibus » proprement dits; l'autre moitié vient des tramways, à traction animale ou mécanique, dont je parlerai plus loin. En effet, depuis son demi-siècle d'existence, tout a changé dans cette industrie, sauf son ancien titre; mais tout n'a pas changé dans la même proportion que le trafic, qui, de 1855 à nos jours, a presque décuplé.

Le personnel a seulement quadruplé : de 2400 à 10000 agents de toute sorte; le matériel n'a guère

fait que quintupler : de 400 à 2122 voitures ; le capital engagé est vingt fois plus fort (parce que les automotrices actuelles n'ont rien de commun avec les types d'autrefois) : de 7 millions et demi il est passé à 150 millions. Les impôts, droits et redevances payés sous diverses formes, tant à l'État qu'à la Ville, sont huit fois et demie plus élevés : de 713 000 francs à 5 863 000 francs. Il n'y a que le bénéfice net qui ait décru ; il est tombé au tiers de ce qu'il était à l'origine : de 1 470 000 à 539 000 francs. Aussi les actionnaires, comme ceux des Petites Voitures, n'ont-ils touché l'an dernier aucun dividende. Le contraste est piquant; il fait réfléchir.

Le personnel *apparent* des omnibus, cochers, conducteurs et contrôleurs, ne constitue pas la moitié de l'effectif réel. Les usines, les dépôts, l'entretien des voies, occupent près de 6 000 individus. La compagnie fabrique elle-même tout ce qui lui est nécessaire ; grâce à ce système, un omnibus de 30 places ne lui revient pas à plus de 4 000 francs. Chaque année elle répare 15 000 roues et en réforme un millier de vieilles. C'est dire qu'il n'est pas de voiture qui n'aille plusieurs fois par an aux ateliers. Les simples cadrans, qui sonnent et comptent les voyageurs, occasionnent une dépense annuelle de 60 000 francs.

Le cheval d'omnibus, de 100 francs plus cher que le cheval de fiacre, comme achat, coûte presque moitié plus à nourrir, — 1 fr. 75 au lieu de

1 fr. 20 par jour, — quoique sa ration, dans laquelle la mélasse a récemment été expérimentée, soit l'objet d'une constante sollicitude en vue de réaliser des économies. Dans ces écuries de 17 000 chevaux, où la vente seule des fumiers se chiffre par 500 000 francs, une différence d'un centime est de grande conséquence. La distance quotidiennement parcourue par chaque attelage, — un seul voyage, aller et retour, soit 15 à 16 kilomètres, — est trois fois moindre que celle des bêtes de fiacre. Aussi leur usure est-elle moins rapide : ils servent en moyenne six ans et demi aux tramways et cinq ans aux omnibus, où la traction est plus rude et le coup de collier plus fréquent ; bien qu'un frein très puissant, constitué par une corde qui s'enroule autour du moyeu, atténue les brusques arrêts.

La Compagnie a toujours quelques centaines d'animaux employés temporairement aux champs : le labour est pour eux un repos. Sauf cette villégiature, le cheval d'omnibus ne change jamais de ligne ; cela lui couperait l'appétit. Il connaît sa ligne ; même avec un cocher ivre et incapable de tenir ses guides, il sait tourner là où il faut et s'arrête aux bureaux de lui-même.

Dans les voies honteusement étroites du centre, que nos édiles devraient songer à élargir, dans ces rues du Bac ou de Richelieu, par où le grand courant d'air parisien va d'une rive à l'autre de la Seine, ces lourds véhicules, roulant à toute vitesse, usent avec une adresse extrême du petit espace

laissé libre, au milieu de la chaussée, par les rangées de voitures qui bordent le trottoir. Une prime spéciale est donnée aux cochers qui n'ont pas eu d'accident, pendant le mois ou le trimestre. Tous doivent, au reste, à la fin de l'apprentissage, subir plusieurs épreuves délicates : avant d'être admis à conduire au dehors, on les fait promener dans la cour des dépôts, où se trouvent exprès amoncelés des obstacles de différentes natures. Les tramways à chevaux, n'ayant de roues à boudin que d'un seul côté, sont, paraît-il, aussi difficiles à mener que les omnibus ; au lieu de bien ménager son passage, il faut prendre garde de dérailler.

Un syndicat d'employés a vitupéré la Compagnie sur ce qu'elle recrutait surtout son personnel en province ; les demandes des postulants, quelle que soit leur provenance, se comptent en tout cas par milliers. Des receveurs chargés d'opérer, par fractions de 15 et 30 centimes, une recette de 57 millions, la première qualité requise est la probité. Les fraudes sont fort rares. Un corps d'inspection secrète, qui coûte 86 000 francs par an, est chargé de les découvrir. Tantôt ces contrôleurs occultes, cheminant au long des rues, prêtent l'oreille à la sonnerie des voyageurs qui montent ; tantôt, nonchalamment installés sur les banquettes de l'omnibus en marche, ils suivent de l'œil les agissements du conducteur, soupçonné de « distractions » trop fréquentes.

La comparaison du rendement moyen des voi-

tures d'une même ligne décèle assez vite les indélicatesses : omission volontaire dans l'usage du cadran indicatif; emploi de fausses clefs pour tourner ce cadran en sens inverse, avant le dernier bureau, afin de réduire le chiffre des voyageurs inscrits ; surcharges, à l'aide de poinçons simulés, sur les feuilles où se défalquent les correspondances; ces ruses malhonnêtes ne sont pas très longues à découvrir.

La Compagnie est garantie contre tout préjudice de la part de ses agents, responsables de leurs recettes, mais ceux-ci, dans leur encaissement hâtif, sont sujets à des pertes minimes, qui risqueraient, en se répétant, de rogner leurs salaires. Il se trouve, parmi les voyageurs, des âmes généreuses pour gratifier les conducteurs de légers pourboires; il se trouve aussi des êtres assez vils pour profiter de leurs erreurs.

Un observateur misanthrope s'est plu à faire maintes fois l'expérience de cette ignominie, au temps des anciens omnibus, où les voyageurs se passaient leur argent et se repassaient leur monnaie les uns aux autres. Assis à mi-distance entre le marchepied et le fond de la voiture, au voisin qui lui avait confié une pièce de 0 fr. 50 pour payer sa place, il rendait 0 fr. 30 de gros sous, au lieu des 0 fr. 20 qui lui revenaient, en y ajoutant, sans être vu, 0 fr. 10 de sa poche. Il était, paraît-il, très rare que le destinataire signalât cette méprise, qu'il devait croire imputable au conducteur. Le

plus souvent, il s'appropriait les deux sous, rendus en trop, sans mot dire.

Dans *les Faux Bonshommes* de Théodore Barrière, la fille aînée d'un agent de change, qui prétendait épouser, contre le gré de sa famille, un artiste sans fortune dont elle était amoureuse, cède enfin aux représentations de son entourage, et sa cadette, moins romanesque, s'écrie, triomphante, en apprenant la rupture de ce mariage : « Au moins, ma sœur n'ira pas en omnibus ! » Naturelle en 1868, où c'était une sorte de déchéance, une humiliation intime, en certains milieux, que « d'aller en omnibus » cette exclamation n'aurait plus de sens aujourd'hui, où des duchesses et des archi-millionnaires coudoient, sur les coussins démocratiques des tramways, des clercs d'huissier et des cuisinières, tandis qu'on voit souvent des maçons revenir de leur journée en fiacre.

Les mœurs ont changé, et aussi les omnibus, plus vastes, plus propres, chauffés, munis de plates-formes et d'escaliers praticables pour accéder à leurs impériales, — lesquelles sont couvertes et, sur les tramways, abritées, — toutes différentes de celles d'il y a vingt ans, réservées aux seuls individus mâles et agiles, capables d'y grimper et d'en dévaler par une gymnastique de singes.

Et pourtant l'exploitation de nos omnibus était hier, est encore, sur certains points, très défectueuse. Nos fils la jugeront grotesque et barbare. « Qu'y a-t-il là, grand Dieu ! demande un étranger

fraîchement débarqué, à l'aspect d'un attroupement houleux, se ruant, le dimanche, sur la voiture qui stationne devant un bureau? Est-ce une émeute? — Non, répond le Parisien, ces gens attendent l'omnibus. » A peine a-t-il stoppé, que les voyageurs, déambulant avec patience ou rivés au sol comme des bornes kilométriques, se forment derrière lui en colonne serrée et frémissante.

Cette masse humaine, où chacun agite un bout de carton indicatif de son numéro, est uniquement occupée de monter dans ce véhicule qu'elle espère devoir être sien. Elle y met toute la passion, toute la force de volonté et d'énergie dont elle est capable. Le conducteur, impassible devant cette bousculade, étudie sa feuille ou, debout sur sa plate-forme, comme un homme prêt à repousser un siège fait par des forces supérieures et décidé à vendre chèrement sa vie, s'oppose à l'envahissement. « Minute, minute, les numéros! » Et les plaisanteries, les quolibets, de pleuvoir sur ce malheureux; chacun formulant son exaspération de manières différentes. « Si j'étais conseiller municipal, ce que je le ferais danser le monopole ! — Attendez, le contrôleur va venir, je ne peux pas vous laisser monter avant. »

Le contrôleur arrive enfin, se fraie un passage à travers la cohue compacte, pour aborder la plate-forme. Orgueilleusement il s'y carre, et promène son regard sur la foule avec satisfaction. Cette foule est à lui, ce sont des « administrés »; il est

fonctionnaire en face du peuple. Suivant son tempérament, il sourit d'un air dédaigneux ou paterne, comme s'il allait donner une bénédiction. « Commencez, appelez les numéros. — Bien ; où en êtes-vous resté ? interroge le conducteur. Y a-t-il des numéros avant le 204 ? » Ce chiffre n'est pas plutôt proféré, que surgissent de toutes parts des réclamations, des hurlements. Une tempête éclate ; vingt numéros sont criés sur tous les tons. Le conducteur gesticule, essaie de dominer le bruit. « Silence, on n'entend rien ! 162. — Non, 150, j'ai le 150. — Oh ! là, là, il y a longtemps qu'il est passé ! — Allons donc ! — Ne poussez pas ! — Taisez-vous donc ! — Plus haut ! » Le conducteur se croise les bras, fait comprendre qu'on ne montera pas avant que le calme soit rétabli. « Ne vous gênez pas, je ne suis pas pressé. — Commencez au 180, dit un Monsieur décoré, d'une voix autoritaire. — Pourquoi Monsieur veut-il m'empêcher de monter ? — Commencez par le numéro que vous voudrez. —Eh bien ! tonnerre de Dieu, appelez donc les numéros, conducteur. — Appelez le 140, dit le contrôleur, impérativement. »

Tout à coup la voiture s'ébranle, pour aller occuper la place de la précédente, qui s'est mise en route. Affreuse mêlée, dans l'empressement de la foule à la suivre par bonds rapides, pour ne pas perdre sa position ou, au besoin, pour l'améliorer. Des familles, bien groupées tout à l'heure, sont maintenant séparées et se dépensent en efforts pour se

réunir. « Faites place, Madame, vous n'avez que le 195, et moi, j'ai le 170. — A quoi sert d'encombrer ? » Ceux qui ont des numéros assez bas pour partir donnent tort au dernier interlocuteur. Les autres, sûrs d'attendre le prochain omnibus, s'amusent de la scène ; diversion agréable, niaise et gaie. Le contrôleur recueille les correspondances, en haut, en bas, fait sonner tous les voyageurs, vérifie le marqueur, vise la feuille, fait arborer le « complet », et s'élance, aussitôt suivi de la foule, à l'assaut d'une autre voiture.

Nous sommes ici perdus, noyés, sous un attirail de visas, de timbre, de papiers, de cartons à promener. Quelle perfection de formalités pour s'asseoir sur ces bancs et faire deux kilomètres ! Autant prendre un billet pour Marseille ; et, de fait, il faut moins de complications pour monter dans le rapide de Marseille que dans beaucoup d'omnibus. Et combien lentement s'accomplit ce court trajet ! Chevaux, employés et clientèle agissent comme s'ils avaient devant eux l'éternité ; c'est la diligence *intra muros* : la somnolence s'empare des voyageurs ; leurs paupières s'abaissent, se séparent, se rejoignent encore ; leurs têtes dodelinent toutes ensemble sous l'influence des cahots ; plusieurs s'affalent en des attitudes comiques et lasses.

Un omnibus ne devrait jamais être « complet », que d'une façon tout exceptionnelle. A moins que l'on ne soit conseiller municipal et, comme tel, autorisé à monter « en surcharge », par décision du

préfet de police, un omnibus complet, c'est un omnibus *qui n'existe pas*, pour le piéton qui veut s'en servir. En vain celui-ci, après une course audacieuse dans la boue, se juche-t-il, essoufflé, sur le marchepied, une voix sévère prononce le fatal : « Complet partout », qui l'oblige à redescendre. S'y refuse-t-il, deux agents, requis à cet effet, l'appréhenderont et le conduiront au poste. Et si la Compagnie fermait les yeux et prenait plus de voyageurs que la voiture n'est *censée* en contenir, la régie des contributions indirectes lui dresserait à elle-même un procès-verbal.

Un pareil système est simplement ridicule. Lorsque, sur une moitié de leur parcours, durant un tiers de la journée, certaines lignes régulièrement bondées repoussaient tout client qui se présentait, — témoin l' « Hôtel-de-Ville-Porte-Maillot », jusqu'à l'avènement du Métropolitain, — c'est comme si l'on avait décidé que le service de cette ligne serait suspendu de telle à telle heure dans telle ou telle direction.

A quoi l'on répond que les transports à Paris sont trop onéreux pour permettre de marcher autrement qu'à voitures pleines ; que certaines lignes mêmes pourraient être perpétuellement complètes et néanmoins peu rémunératrices, si les voyageurs ne se renouvelaient pas plusieurs fois durant le trajet; que la faute de cet état de choses incombe au Conseil municipal, qui tient la Compagnie comme un enfant dans des langes; qu'elle est

impuissante devant des édiles aussi incompétents qu'exigeants, qui en arrivent à l'administrer eux-mêmes, par-dessus la tête de son directeur, sans encourir aucune responsabilité.

Or, il est clair, pour un observateur sans parti pris, que la Compagnie des Omnibus est très fondée à se plaindre du Conseil municipal, et que la population n'est pas moins en droit de critiquer la nonchalance routinière de la Compagnie des Omnibus, autant que l'entêtement étroit des pouvoirs publics. Il apparaît : que beaucoup de tracés anciens, traditionnellement conservés, sont très mal conçus ; que la vitesse *commerciale*, — c'est-à-dire la longueur du parcours divisée par sa durée, — est abusivement réduite ; et que l'exploitation est beaucoup trop chère pour la Compagnie, sans être avantageuse pour le public, parce qu'elle manque totalement d'élasticité. Cependant rien ne serait plus aisé que de remédier à ces multiples défauts.

L'idéal des transports en commun ne doit pas être de déposer exactement les citoyens devant leur porte et, lorsqu'on l'oblige à articuler ses lignes de manière à desservir le plus de voies possible, la Compagnie pourrait répondre, comme ce conducteur à une dame qui lui jetait négligemment cet ordre : « Vous m'arrêterez telle rue, tel numéro. — Et à quel étage, Madame? » Il convient que chaque omnibus aille directement d'un point terminus à l'autre, par *le plus court* chemin, sans aucune inflexion.

Tous les écarts, tous les crochets sont du temps perdu pour le voyageur, et aussi pour la Compagnie, qui le promène à ses frais, inutilement. La moitié des omnibus actuels font l'école buissonnière, comme soucieux de se montrer dans un plus grand nombre de rues ; ils zigzaguent en quête de bureaux, où ils s'amassent, se gênent, s'attendent et s'éternisent. On gagnerait près du tiers de la durée du trajet, en supprimant à la fois ces arrêts et les détours qu'ils motivent. La Compagnie économiserait en outre une bonne part des deux millions que lui coûtent la solde de ses contrôleurs et la location de ses bureaux, qui ne servent nullement à abriter les voyageurs, puisque ceux-ci se tiennent généralement sur le trottoir.

Elle pourrait à son choix supprimer, comme elle le projette aujourd'hui, ses « correspondances », — Londres et Berlin n'en ont pas, — ou les maintenir en les simplifiant, sur le modèle de plusieurs villes étrangères : à New-York, on délivre indéfiniment la correspondance à tout voyageur qui la désire, et, comme les « cars » marchent nuit et jour, sans interruption, un gentleman moyennant les 25 centimes du prix initial de sa place, peut, comme le Juif Errant, marcher gratis jusqu'à sa mort, à la condition de descendre à certains coins de rues pour changer de « car » et de ne pas s'éloigner.

A Paris, l'usage, l'octroi, la comptabilité de ces tickets, qui coûtent 113 000 francs à établir, sont

traités avec une bureaucratie savante, d'abord entre le public et les Compagnies, puis entre les Compagnies elles-mêmes. Omnibus, Tramways-Nord et Sud additionnent chacun ceux qu'ils ont reçus et se les repassent, les premiers pour 16 centimes, les seconds pour 14 centimes; échange qui procure aux omnibus un bénéfice de 150 000 francs. Un quart environ des voyageurs d'intérieurs usent de la correspondance, qui, pour eux seuls, est gratuite. Ceux de l'impériale, représentant à peu près 50 p. 100 de la clientèle, n'ont guère d'avantage à la payer. De sorte que sa suppression ou son maintien n'offre d'intérêt que pour un huitième seulement du total des personnes transportées.

La Compagnie avait remarqué que, sur les 40 millions de correspondances, un certain nombre étaient utilisées par des personnes qui profitaient du changement de voitures pour faire à pied une course ou une visite dans le voisinage du bureau, avant de prendre place dans un nouvel omnibus; ou qui même, leur affaire terminée, se faisaient rapatrier, par une ligne à peu près parallèle à la première, vers un quartier voisin de leur point de départ. Elle a, pour déjouer ce qu'elle estimait, — à tort ou à raison, — une fraude à son préjudice, multiplié les formalités en timbrant soigneusement, sur les tickets, l'heure approximative de leur émission. Peut-être eût-il été plus adroit de faire tout le contraire et d'assimiler la correspondance à un billet de retour facultatif. Mais cette administration,

en poursuivant une tolérance qui lui semblait diminuer ses recettes, ne s'était pas aperçue, jusqu'ici, que ses intérêts souffraient bien davantage de la perte infligée par ce mécanisme vieilli, tel qu'il est pratiqué dans notre capitale : personnel excessif, kilomètres inutiles, heures perdues.

Le coût exagéré de l'exploitation, provenant du défaut de plasticité, n'est pas uniquement imputable à la Compagnie, parce qu'en face d'elle se dressait une municipalité rigide, talonnée par des corps élus, dénués d'intelligence commerciale. Mais aujourd'hui, menacée de ruine par son « monopole » qui n'est plus qu'un mot, elle serait sans excuse de ne pas prendre ses coudées franches, comme un industriel indépendant, en bravant les foudres officielles.

Lorsque le public se plaint de ne pas trouver de place, la Compagnie répond que, sur 97 lignes en service, 61 seulement sont en gain et 36 en perte. Les premières rapportent de 1 million de francs pour « Madeleine-Bastille », ou de 793 000 francs pour « Bastille-Porte-Clignancourt », à 14 000 francs pour « Belleville-Louvre », ou même à 6 000 francs pour Square-Montholon-Rue de la Tombe-Issoire. » Leur bénéfice doit compenser le déficit des secondes, qui coûtent de 3 et 4 000 francs par an, comme « Vaugirard-Bourse », jusqu'à 300 000 francs comme « Louvre-Vincennes ». Mais ce calcul de gains et de pertes suppose une dépense journalière moyenne de 100 francs par omnibus, qui serait facile à réduire sous un régime de liberté. Il est des

lignes, bondées le dimanche, qui ne font rien durant la semaine, et réciproquement. La Compagnie ne peut, dit-elle, obtenir de les déplacer ; elle n'a qu'à le faire de son autorité propre.

Partie de ses voitures circulent dix-huit heures, partie douze heures ; mais bien que, le soir, la circulation parisienne soit maintenant beaucoup moins intense qu'autrefois, il n'est pas de ligne dont le dernier départ ait lieu, du centre pour la périphérie, avant minuit moins un quart. Cette uniformité n'a rien de nécessaire ; tels omnibus ne devraient marcher que plusieurs heures par jour.

La quasi-uniformité des types est aussi peu raisonnable : de grandes cités ont, pour certaines directions, de modestes véhicules à un cheval, *sans conducteur*, qui suffisent à un faible trafic et vivent là où l'on perdrait de l'argent avec un autre matériel. La Compagnie possède aussi le petit tramway d' « Auteuil-Saint-Sulpice », attelé d'un unique quadrupède, qui part toutes les cinq minutes et gagne 32 000 francs. Que ne développe-t-elle ce modèle ?

Enfin, comme l'affluence sera toujours plus grande à certaines heures qu'à d'autres, il faut que les omnibus soient *élastiques*, que chacun puisse contenir deux ou trois fois plus de voyageurs aux moments de presse que dans le reste de la journée ; pour cela, il suffit que leur plate-forme, couverte et *close*, soit triple de ce qu'elle est présentement, tandis que l'on diminuera d'autant les places assises.

Et il faut aussi que l'effectif des voyageurs debout ne soit limité que par la nature des choses, c'est-à-dire par défaut absolu d'espace et non par « ordonnance de Monsieur le Maire. » Ainsi fait-on à Bruxelles, à Vienne et à New-York.

Ce sont là, pour les omnibus, de faciles progrès à réaliser, auprès de ceux qui ont été déjà accomplis, et par eux et par leurs rivaux. L'aspect de nos rues est changé depuis vingt ans, — en beau ou en laid, il n'importe, — mais si profondément, que nous pouvons répéter, à plus juste titre que nos pères, le vieux proverbe du XVI[e] siècle : « Ne se faut point étonner que l'on ne voie sa tête à bas ses pieds ! »

V

Les tramways à chevaux et à vapeur.

Voitures sur rails. — Le « chemin de fer américain », inauguré à New-York par un Français. — Le *veto* de l'impératrice. — Les rails sont jugés dangereux en 1855 dans les rues de Paris. — 300 kilomètres de tramways en 1874. — Place au carrosse du peuple. — Le voyageur de l'ancien omnibus s'épanouit. — On cherche en 1889 des moteurs mécaniques. — Neuf villes de provinces, avant Paris, ont des tramways à vapeur. — Moteurs à gaz, à ammoniaque, à acide carbonique. — Le funiculaire de Belleville. — Les câbles métalliques. — Les derniers modèles des automotrices sans foyer ; Serpollet et Rowan. — Le « silencieux » ; la vapeur « chicanée ». — Tramways à air comprimé : 240 kilos d'air mis en bouteilles. — Un cube de 185 mètres d'air sous la banquette. — L'air accroît sa force en « barbotant » dans l'eau chaude. — 50 chevaux-vapeur pour le tramway avec voiture d'attelage.

Bien que les tramways soient de quarante ans plus jeunes que les omnibus, la Compagnie qui exploite actuellement ces derniers n'existait pas encore lorsque fut concédée, à Paris (1853), la première ligne de voitures sur rails. L'idée nous venait de New-York, apportée par un Français, M. Loubat, qui l'avait appliquée d'abord avec succès aux États-Unis. Aussi le nouveau mode de traction

fut-il baptisé « chemin de fer américain » : le mot de « tramway », — voie à rail plat, — emprunté aux houillères anglaises et inusité en Amérique, ne devait être adopté que plus tard sur notre continent.

Ce rail urbain était le même qu'aujourd'hui, en ornière, non en saillie, afin de ne pas gêner la circulation des autres voitures. Craignit-on néanmoins qu'il n'y fît obstacle ? La légende veut que l'impératrice Eugénie ait mis son *veto* à la pose des rails le long des Tuileries, parce que la terrasse du bord de l'eau, réservée à la famille du chef de l'État, eut perdu tout caractère privé vis-à-vis de ces impériales de voitures, chargées de voyageurs. L'administration de l'époque estimait aussi cette voie ferrée fort dangereuse « au débouché des ponts et dans le faubourg Saint-Antoine ».

Toujours est-il qu'au lieu du parcours primitivement convenu, de Sèvres à Vincennes, l'entrepreneur, après avoir établi sa ligne dans Paris, depuis le Point-du-Jour jusqu'à la place de la Concorde, se vit refuser l'autorisation d'aller plus loin. Pendant vingt ans les voitures de l' « Américain », soulevées sur des crics au coin des Champs-Elysées, échangèrent leurs roues à boudin contre des roues ordinaires. Ce transbordement cessa en 1874, lorsque chacun demeura persuadé que l'introduction de rails, assez appréciés déjà en maintes capitales, offrait plus d'avantages que de périls.

Trois cents kilomètres de ces barres de fer s'in-

crustèrent et s'allongèrent, en quelques années, sur nos chaussées de Paris et de la banlieue. Ces dernières appartenaient presque toutes à deux sociétés nouvelles ; celles des tramways Nord et Sud. La Compagnie des Omnibus, pleine de méfiance à l'égard des profits que l'on pouvait attendre des localités suburbaines, instruite d'ailleurs par la ligne « Sèvres-Concorde », qui n'avait jamais donné que des déficits, se réserva, en vertu de son monopole, les meilleurs parcours *intra muros* et abandonna les environs à ses hardies cadettes, qui s'acheminèrent doucement vers la faillite, non sans déployer une louable ingéniosité dans les modes de leur traction et le type de leurs voitures.

Grâce à l'aiguillon de la concurrence, sur tous les réseaux celles-ci furent alors transformées et le voyageur s'épanouit. Au lieu de se frayer un passage à la force du jarret, parmi les jambes entrecroisées des premiers occupants, il atteignit sa place sans effort dans des véhicules élargis. Habitué à sentir, sur sa banquette, ses coudes et ses genoux fortement comprimés par les genoux d'en face et par les coudes d'à côté, tandis qu'il roulait, rudement secoué sur les pavés inégaux, assourdi par la vibration des vitres et par le tonnerre des roues, il éprouva un bien-être délicieux à placer et déplacer ses pieds devant lui à sa guise, sans heurter personne, sans risquer d'être mal jugé par ses voisines ; à se sentir aussi glisser presque en silence, sans cahots et avec moins d'arrêts, parce

qu'une ordonnance préfectorale ordonnait à toute voiture de se garer devant le tramway, le carrosse du peuple ; comme le populaire d'autrefois se collait aux auvents des boutiques pour laisser passer le carrosse du roi ou des grands.

Cette satisfaction fut de peu de durée ; le voyageur trouvait qu'il n'allait pas assez vite et, vers 1889, l'on songea à substituer aux chevaux des moteurs mécaniques. Les essais tentés, dix ans auparavant, par les Tramways Nord n'avaient pas réussi ; on les reprit un peu partout à la fois. Les autres pays nous donnaient l'exemple, et la province même devançait Paris : neuf départements avaient des tramways à vapeur ; Marseille, Lyon, le Havre, Clermont-Ferrand, Angers, Dijon, Rouen, etc., en étaient dotés, tandis qu'il n'en existait aucun dans le département de la Seine.

Notre capitale s'est rattrapée depuis ; presque tous les systèmes y sont aujourd'hui représentés, appliquant à la locomotion, qui l'air comprimé, qui la vapeur, qui l'électricité, suivant les convenances particulières de chaque entreprise et suivant les parcours à effectuer. Car la même compagnie emploie, selon ses lignes, l'une ou l'autre de ces forces diverses, selon qu'elle la juge mieux appropriée ou plus économique. Le génie inventif de nos contemporains utilise à l'étranger, sur une échelle moindre, d'autres sources d'énergie, — l'acide carbonique, l'ammoniaque, le gaz, — et d'autres procédés de traction, les câbles métal-

liques par exemple, dont Paris possède un échantillon unique : le funiculaire de Belleville. Son installation revint à 600 000 francs par kilomètre. Le coût élevé de ces frais de premier établissement n'est pas compensé par le bon marché et la commodité de l'exploitation : à New-York, dans Broadway, où les « cars », qui se succèdent à 80 ou 100 mètres d'intervalle, étaient entraînés par ces invisibles fils remorqueurs, qu'une griffe saisissait ou lâchait suivant que le conducteur voulait marcher ou stopper, l'administration a, depuis quelques années, remplacé ce halage souterrain par une canalisation électrique.

A Paris, la vapeur actionne encore plusieurs lignes de tramways, mais son usage tend de plus en plus à se restreindre. Quoique des machines nouvelles, — locomotives sans foyer, automotrices Serpollet, Rowan ou Purrey, — aient réussi à la produire, à la doser, à la discipliner, à la masquer surtout, assez discrètement pour ne pas transformer la ville entière en une immense gare de chemin de fer, la Compagnie des Omnibus est presque seule à lui conserver sa faveur.

Le plus récent modèle, est une voiture de 48 places, pesant 9 700 kilos vide et 13 000 kilos pleine, plus légère d'un tiers que les types correspondants à air comprimé ou à accumulateurs électriques dont le poids, lorsque les voyageurs y sont au complet, atteint 19 000 kilos. Sur la plate-forme d'avant sont placés la chaudière et son foyer, ali-

menté par du coke, qui descend automatiquement d'une trémie placée sur le côté ; sous les banquettes d'intérieur sont les réservoirs d'eau, dont les 500 litres suffisent pour la journée ; sur le toit de l'impériale se trouve le condenseur, où la vapeur, après avoir fait son effort, retourne se transformer en liquide. Quant aux appareils moteurs, ils sont logés sous le truck.

Ce n'était pas tout de dissimuler, en les répartissant de-ci, de-là, les organes et les provisions qui représentent, en miniature, une locomotive et son tender ; il fallait que le tout manœuvrât sans tapage. Sous les pieds des voyageurs opère le « Silencieux » chargé de faire taire la vapeur. C'est un gros cylindre en tôle, à l'intérieur duquel elle arrive, « chicanée », disent les techniciens, par de petits trous percés dans le tuyau d'échappement. Elle s'y met à l'aise et se rend par là sans bruit à la cheminée. Le générateur tubulaire est garni d'une enveloppe d'amiante, qui protège le public contre la chaleur. Debout à côté de lui, le machiniste a sous sa main le levier d'une petite pompe alimentaire, les manettes à secteur denté qui commandent le changement de marche, le régulateur d'admission de vapeur, les freins à air, et son pied repose sur la pédale de sa corne d'appel. Au lieu de coke, certaines automotrices brûlent des huiles lourdes de pétrole ou de goudron, qui, sous un faible volume, possèdent une grande puissance calorifique. Elles évitent ainsi le rechargement fré-

quent du combustible, comme elles arrivent, grâce au condenseur, à ne presque pas renouveler leur eau.

Moins simple est le moteur à air comprimé, en usage sur les lignes d'Auteuil-Madeleine et de Montrouge-Gare de l'Est. Chaque voiture porte sous son plancher « huit bouteilles », ou viroles étirées, contenant ensemble 240 kilos d'air. Cet air, livré à lui-même dans l'atmosphère, occuperait, à raison de $1^{gr},03$ par litre, un cube de 185 mètres ; c'est-à-dire qu'il remplirait une salle de 10 mètres sur 5, ayant $3^{m},70$ de hauteur. Ici, sous une pression de 80 kilos par centimètre carré, il se réduit à un volume presque insignifiant.

Avant d'être distribué aux cylindres moteurs, il pénètre dans une bouillotte, pleine d'eau surchauffée où il « barbote », et dont la haute température multiplie encore sa propre puissance. Et comme, parvenu à ce paroxysme d'énergie, il serait trop violent et briserait tout au lieu de travailler avec sagesse, on l'admet graduellement à la liberté dans un appareil intermédiaire, le « détendeur ». Il commence à s'y dilater, et en sort à une pression quatre ou cinq fois moindre (15 ou 20 kilos), qui varie au gré du machiniste, suivant que le terrain est droit ou qu'il faut gravir une côte. Le même air comprimé, qui, lorsqu'on l'envoie actionner les rouages, fait marcher la voiture, lui sert aussi à s'arrêter, si l'on ouvre le robinet, qui bloque les freins en un clin d'œil.

Les cinquante chevaux de force, nécessaires à l'automotrice et à la voiture attelée à sa suite, pendant une partie de la journée, correspondent, pour un voyage aller et retour, à une quantité d'air et d'eau chaude qu'elle ne pouvait, au début de ce mode de traction, emporter avec elle. Il avait fallu installer sous la voie publique des conduites d'air et de vapeur, qui, d'une usine éloignée, aboutissaient à des bornes de chargement, où les machines puisaient en cours de route. Ce système dispendieux offrait de graves inconvénients et entraînait des arrêts, qui augmentaient notablement la durée du parcours. Aujourd'hui, la compression plus grande de l'air permet d'en transporter suffisamment, et un petit thermo-siphon, chauffé au coke, maintient l'eau de la bouillotte au degré convenable d'ébullition.

VI

Les Tramways électriques.

Diverses manières d'employer l'électricité. — Bonnes, belles et chères : caniveaux souterrains. — Laides, excellentes et bon marché : trolleys aériens. — Modes intermédiaires : les frotteurs à plots. — Électricité de luxe, plus onéreuse que les chevaux : les accumulateurs. — Durée et poids des « batteries ». — Leur usure progressive et inconnue. — Pourquoi les accumulateurs sont encore employés sur quelques parcours. — Idéal du tramway, sorte de trottoir roulant. — Le réseau bien exploité force la circulation. — La ligne de l'Étoile à Montparnasse et à la Bastille. — Suppression des « impériales ». — Entrées plus rapides. — Tickets remplacent les sonneries à cadrans. — Arrêts plus courts aux bureaux. — Le « plot » en saillie de 27 millimètres. — Bouton magnétique tous les cinq mètres. — Danger de paver les rues de boîtes mortelles. — Mesures de sécurité dangereuses. — Comment la pastille de charbon reçoit le courant. — 91 p. 100 des tramways électriques dans le monde sont à conducteur aérien. — 20 000 francs par kilomètre au lieu de 300 000. — Paris sait souffrir pour être beau. — Les tramways « de pénétration ». — Les détournements de trafic.

Toutefois l'air comprimé, comme la vapeur, demeure une force onéreuse pour des véhicules isolés. Il n'offre d'avantages appréciables que lorsqu'on veut former des trains, dont le service est en contradiction flagrante avec l'idéal des tramways qui doivent se suivre à de courts intervalles.

L'avenir et même, déjà, le présent, appartiennent à la traction électrique; presque toutes les lignes actuellement exploitées, dans les départements français et surtout à l'étranger, ne pratiquent pas d'autre système, et celles où l'on avait d'abord essayé des moteurs différents y renoncent peu à peu pour adopter celui-ci.

Mais il est plusieurs manières d'employer l'électricité; les unes sont bonnes, belles et chères : caniveaux souterrains; les autres sont laides, excellentes et bon marché : trolleys aériens; il en est d'un prix intermédiaire, parfaites d'aspect et non exemptes de danger : les frotteurs à plots; il en est enfin qui n'exigent aucune installation préalable, aucun fil visible ou caché et qui sont plus onéreuses que les chevaux eux-mêmes : les accumulateurs. C'est là une électricité de luxe, fort convenable pour les automobiles qui se louent 1 500 francs par mois à de riches particuliers, mais qui, en fait de tramways, ne constitue nul avantage et n'engendre nul progrès, ni pour le public, ni pour les exploitants.

La traction par accumulateurs, — quel que soit leur système, — est, au dire des entrepreneurs de transport qui l'ont abandonnée après expérience, la pire de toutes. La durée des « batteries », — réservoirs où l'on emmagasine l'énergie électrique, — est de cinq à six mois; mais elles ne se détériorent pas en un jour : leur capacité s'altère peu à peu et leur rendement, par suite,

est irrégulier. Comme il est difficile d'apprécier leur état d'usure et le travail auquel elles sont aptes, les voitures restent « en panne » ou doivent se faire recharger avant l'heure prévue. En outre, les accumulateurs ne se prêtent pas à l'élasticité du trafic ; avec eux, il faut renoncer à l'adjonction de voitures remorquées. Leur puissance, et par conséquent leur poids et leurs dimensions, proportionnelles aux charges à traîner, une fois choisis, sont immuables. Et l'on ne saurait imposer à une automotrice, en service courant, le poids double ou triple des éléments électriques qui lui seraient nécessaires à certains jours, pour satisfaire à l'affluence de la clientèle. Si les accumulateurs sont encore utilisés à Paris, sur quelques parcours, cela tient uniquement, pour les Omnibus, à ce que leur concession expire en 1910, et qu'ils se soucient d'autant moins d'établir à grands frais des conduites souterraines, que leur réseau se trouvera d'ici peu complètement bouleversé par l'achèvement du Métropolitain. — Déjà leur ligne Louvre-Vincennes, incapable de soutenir la concurrence, se solde par 300 000 francs de perte. — Et cela tient, pour les Tramways Nord et Sud, à ce qu'il est interdit de prolonger *intra muros* le trolley aérien dont ils font usage au delà des fortifications, et qu'ils souhaiteraient introduire dans l'enceinte parisienne.

Il faut que le tramway soit comme une sorte de trottoir roulant, qu'il sollicite, par la fréquence de son passage, le promeneur ou l'homme d'affaires,

et que son prix très minime le rende accessible, plusieurs fois par jour, à la classe populeuse, la « seconde classe », sans l'obliger à endurer le froid ou la pluie, comme sur l'impériale des omnibus. Il faut pour cela qu'au lieu de calculer minutieusement ce que coûtera et rapportera séparément *chaque véhicule*, avant de se décider à le mettre en route, comme les anciennes « pataches » qui prétendaient toujours partir au complet, les compagnies aient avantage à multiplier l'activité de leurs voitures pour rentrer dans leurs débours initiaux, et dans les frais *invariables* de leur trafic.

On pourrait presque dire sans paradoxe qu'avec le système électrique un réseau n'est vraiment bien exploité que lorsqu'il y a peu de monde dans les tramways. Et, en effet, c'est ce qui arrive très souvent; les statistiques de ces dernières années le prouvent. L'exploitant, dont l'intérêt ici est intimement lié à celui des voyageurs, force la circulation autant qu'il peut, parce que ses dépenses supplémentaires, étant très faibles, sont aisément dépassées par ses recettes supplémentaires.

Tel est le but poursuivi par nombre de Sociétés actuelles, par la ligne Étoile-Montparnasse entre autres, qui peut être proposée pour modèle : la deuxième classe, à 0 fr. 15, ne diffère de la première que par la couleur des banquettes. L'entrée et la sortie des voyageurs s'y font avec rapidité, grâce à la suppression de l'impériale, toujours plus lente à se remplir et à se vider que l'intérieur.

Les vieux cadrans à sonnerie et le contrôle qu'ils exigeaient ont été remplacés par des tickets délivrés à chaque personne contre le paiement de sa place, procédé qui garantit pleinement la sincérité de la recette, puisqu'il est aujourd'hui en usage à peu près *dans tout l'univers civilisé*.

Par ces deux améliorations les arrêts aux bureaux sont devsnus plus courts. Il en résulte une grande économie de temps et la même voiture fait plus de courses dans sa journée. Les départs se succèdent à deux minutes d'intervalle et, les plates-formes étant plus vastes, le tramway peut contenir plus de monde. Il est résulté de ce progrès un accroissement inouï de clientèle sur cette ligne qui, de médiocre, est devenue fructueuse, bien qu'elle desserve des quartiers assez éloignés du centre et où les trottoirs, souvent, semblent déserts.

Seulement l'établissement du caniveau souterrain auquel ces tramways empruntent leur force est très coûteux. Il revient à 250 000 ou 300 000 francs par kilomètre, suivant les estimations les plus modérées. Il faut, tout le long de la ligne, une espèce de petit tunnel ou de voûte en maçonnerie, étanche et construite avec grand soin pour installer la conduite cachée, dont l'attouchement fait glisser à toute vitesse le véhicule sur ses rails. Substituer à cette excitation permanente un contact renouvelé seulement de cinq en cinq mètres et, au lieu d'aller chercher l'électricité dans le sous-sol, amener celle-ci au niveau de la chaussée ; mieux encore,

la faire saillir légèrement, — de 27 millimètres, — au-dessus du pavé et du macadam, tel est le système « à plots », dont la première application a été faite à Tours, en 1899, et qui s'est acclimaté à Paris avec les nouveaux tramways dits « de pénétration ». Il se recommande par un bon marché relatif — 60 000 francs le kilomètre — et se fait redouter par des accidents maintes fois relatés dans les gazettes.

Rien de plus ingénieux que de mettre le courant électrique à la portée des tramways qui n'ont, suivant la locution vulgaire, « qu'à se baisser pour en prendre », et qui, en effet, le recueillent au passage sur leur « frotteur », barre de fer rasant le sol et puisant dans les petits boutons magnétiques, dont l'entre-voie est jalonnée, de quoi continuer leur voyage. Mais aussi rien de plus périlleux que de paver les rues de boîtes sur lesquelles, en posant le pied, on risque sa vie. Les inventeurs répondraient que toute civilisation a ses revers ; que l'on voit des gens se casser la jambe, ou même l'épine dorsale, pour avoir rencontré une écorce d'orange sous leur talon, au bord d'un trottoir ; que pareille aventure n'arrivait point sous Charles le Sage, au XIVe siècle, parce que les oranges se vendaient à Paris 2 francs de notre monnaie, et que le prolétaire n'en mangeait pas dans la rue, au risque de tuer ou de blesser les passants avec les pelures. Cependant la consommation des oranges n'est point jusqu'ici, interdite sur la voie publique.

Il est bien vrai, continueront les partisans de

ce système, que les plots ont fait des victimes, mais surtout parmi les chevaux, spécialement aptes à être foudroyés à cause de leurs chaussures de fer : — la Compagnie ne prétend pas d'ailleurs que la ferrure des quadrupèdes soit prohibée à l'avenir. — Quant aux piétons, on n'a pas signalé autant de décès que l'on pourrait croire ; beaucoup d'entre eux ont eu la bonne chance de s'en tirer avec un membre avarié ou un pied brûlé. Ces catastrophes fâcheuses ne le sont pas plus que celles occasionnées par vingt autres progrès contemporains, dans le seul domaine de la locomotion ; leur chiffre diminue d'année en année, avec la connaissance plus parfaite des appareils, comme il arrive pour toutes les nouveautés. Au début, certaines « précautions », que l'on croyait excellentes, ont été précisément la cause des malheurs qu'elles se proposaient d'éviter : ainsi les frotteurs de « sécurité », traînés par chaque voiture et qui devaient s'opposer à toute dérivation des courants, eurent le résultat contraire, et la suppression de cette « sécurité » funeste fit diminuer les accidents.

Quoi qu'il advienne, il sera malaisé de ne pas répandre quelquefois par terre, à côté du vase à qui il est destiné, un peu du fluide occulte que l'on verse à petits coups, étincelle par étincelle, à cette voiture lancée. Le tarif économique de ces tramways, — 10 à 15 centimes à l'intérieur de Paris, — compense, aux yeux des voyageurs qui en profitent un danger qui ne les touche pas.

Tout voisin de la ligne, le long des rails, gît sur un lit de sable, dans une tranchée de 70 centimètres de profondeur, un gros rouleau de toile asphaltée. Ces rubans recouvrent un double tube d'acier, armature protectrice à l'intérieur de laquelle se trouvent d'abord un matelas de jute imprégné, puis un tuyau de plomb, qui emprisonne, dans une couche de brai hydrofuge, les trois câbles de cuivre entourés de filin goudronné. Ceux-ci transmettent, des usines génératrices de la banlieue aux sous-stations installées dans une boutique ou une cave, l'électricité qui s'y « transforme » par une opération analogue à celle que subit, dans nos maisons, le courant alternatif destiné à l'éclairage[1]. A cette différence près qu'il faut, non seulement une plus grande *quantité*, mais un *débit* plus vif, — une « tension » ou « voltage » plus haut, disent les ingénieurs, — de la force électrique, pour faire marcher un tramway que pour faire briller une lampe. De sorte qu'au lieu des 110 volts, auxquels elle est réduite pour nos usages domestiques, la pression originaire de 5 000 volts est ramenée simplement à 550 pour alimenter les plots.

La construction de ces boîtes d'asphalte moulé, dont nous n'apercevons à terre que le couvercle, ou tampon métallique, est des plus délicates ; l'énergie qui leur est confiée d'en bas, par l'âme mise à nu d'un mince fil de cuivre, elles ne doivent la

(1) Voyez, dans le tome II du *Mécanisme de la Vie moderne*, le chapitre consacré à l'*Éclairage*, p. 114.

livrer qu'au contact autorisé des électro-aimants, portés sous le tramway, et se garder de la communiquer à tout autre appel. Au milieu du plot est un godet d'ambroïne, de 15 centimètres de diamètre, plein de mercure, dans lequel plonge un gros clou de fer. Celui-ci reçoit le courant par une tige vissée sur le fond de ce vase. Sa tête, recouverte d'une pastille de charbon graphique, est distante de 1 centimètre d'une rondelle, aussi en charbon, fixée sous le centre du tampon. A cet endroit précis et *unique* ce tampon est sensible. Tout le reste de sa calotte, en acier au nickel, est antimagnétique. Attiré par le frotteur aimanté, le clou se colle une demi-seconde au tampon, ouvre le courant, puis le coupe en replongeant aussitôt dans le mercure, jusqu'au passage du tramway suivant.

Le courant aérien, par « trolley » ou « archet », a, sur ceux que je viens de décrire, une supériorité qui explique son succès universel : celle du bon marché. De toutes les tractions mécaniques, l'électricité est, dans les villes, la seule qui atteigne pleinement le but que l'on se propose ; de tous les systèmes électriques, le « trolley » est le seul qui procure une exploitation avantageuse, sauf sur les lignes à rendement exceptionnel. Sur 100 réseaux de tramways, du nouveau ou de l'ancien continent, de la France ou de l'Allemagne, de l'Angleterre ou de la Belgique, 91 sont actionnés par cette roulette fixée au bout d'un bras métallique que la voiture

porte sur son toit, et qui lui transmet le courant recueilli dans les airs, au long d'un fil de cuivre ou de bronze siliceux.

Ce bras tend à se dresser verticalement, mais il en est empêché par le fil sur lequel il presse. Le contact ainsi établi, la force électrique gagne les moteurs placés sous la caisse, ressort par les roues et retourne, en suivant les rails, à l'usine d'où elle est partie. Cela évite la pose d'un second fil et d'un second trolley. On a soin, pour que ce courant de retour ne dérive pas et n'aille pas suivre par exemple les tuyaux d'eau ou de gaz, de bien isoler le rail par des éclisses en cuivre étamé.

Les conducteurs aériens, de 8 à 9 millimètres de grosseur au maximum, offrent au passage du courant une certaine résistance d'où provient quelque perte d'énergie. Pour ne pas augmenter leur épaisseur, ce qui offusquerait les regards, et maintenir cependant, sur toute la ligne, une « tension » égale, on alimente ces fils au moyen de câbles de fort diamètre, — les « feeders », — qui, reliés à eux de distance en distance, leur envoient directement, de l'usine centrale, un renfort d'électricité. Un procédé identique est en usage sur tout le parcours du chemin de fer Métropolitain.

Un autre système, dit « à archet », remplace le *roulement* du trolley emmanché sur une tige, par le *glissement* d'un cadre de métal, frottant le fil électrique comme l'archet de crin frotte la corde du violon. L'usure est plus grande ; mais on a moins

de poteaux et de haubans tendeurs, parce qu'on n'a pas besoin de suivre des lignes courbes et que l'on peut mettre le fil *parallèle* aux voies et non pas nécessairement au-dessus d'elles.

Les deux moteurs, de 20 à 25 chevaux, que possède chaque voiture et qui actionnent les essieux, directement ou par l'intermédiaire de bielles, de chaînes et d'engrenages, sont en général plus puissants que n'exigerait la marche en terrain plat, afin de conserver la vitesse normale dans les parties accidentées et de faciliter les démarrages. Ils sont de types et de prix variés. Le coût de la voie ferrée diffère aussi, comme pour les tramways à chevaux, selon le poids des rails, et selon que leurs traverses reposent sur un lit de béton ou sur du sable, avec ou sans garniture de pavés, vieux ou neufs. Mais l' « équipement » électrique de ce mode de traction, avec son matériel très simple de fils, d'isolateurs et de poteaux-consoles, tous les quarante mètres, ne revient pas à plus de 20 000 francs par kilomètre.

Le trolley, si serviable, si accommodant, a tout pour plaire ; il n'a contre lui que sa laideur. Aux yeux du Parisien, c'est quelque chose. Paris sait souffrir pour être beau. Le Parisien voyage en province, à l'étranger ; il voit de grandes, et même de petites villes, beaucoup mieux desservies que la sienne et il n'est pas fâché d'avoir un accès facile dans les véhicules publics de ces cités favorisées. Puis il rentre chez lui, retrouve les omnibus com-

plets et rares, et ne souffle mot, parce que sa fierté secrète est chatouillée de l'idée que sa capitale est vraiment la plus imposante de toutes, la plus plaisante à la vue, et que la déparer en quelque point serait un crime de lèse-humanité. Il est bien plus sensible à sa magnificence qu'à sa commodité; pour l'embellir, il n'est rien qu'il ne fasse.

Dans ce Paris, qui se croit démocratique et que l'on dit révolutionnaire, la maison du bourgeois s'est beaucoup plus transformée, depuis un siècle, que le logis de l'ouvrier. Il existe des taudis immondes, des impasses dérisoires, où de pauvres gens sont entassés et respirent à peine. Mais ni ces électeurs ne se plaignent d'être mal logés, ni leurs mandataires n'auraient l'idée de renouveler le « home » du prolétaire, par quelque vaste opération de crédit qui ne coûterait rien au public, tandis que le percement d'une artère nouvelle et splendide, qui exige des millions, réunit tous les suffrages.

La noble passion de l'esthétique domine toutes nos entreprises d'édilité. Nos ponts les plus larges se trouvent, par malheur, dans les quartiers les moins fréquentés : à la gare d'Orléans et au Point-du-Jour. Plusieurs, dans les quartiers du centre, ceux des Saints-Pères ou de la Concorde sont notoirement trop étroits. Ce dernier est chaque jour encombré par les voitures qui vont, des rues Royale et de Rivoli, au boulevard Saint-Germain, au point où la communication, entravée depuis la

rue du Bac par le jardin des Tuileries, reprend entre les deux rives de la Seine. L'expérience prouvait que ce pont, insuffisant, demandait à être élargi ; la dernière Exposition universelle en offrait l'occasion. Mais quelques artistes et lettrés ayant fait observer que le dôme des Invalides serait une perspective vraiment majestueuse pour le promeneur des Champs-Élysées, les gens en place, les corps élus, la Ville entière, s'éprirent aussitôt de l'idée. L'on s'empressa de mettre à bas un palais horizontal qui masquait l'Esplanade, d'en bâtir deux autres verticaux, pour encadrer une agréable percée, et de jeter sur le fleuve un pont gigantesque, une merveille de pont, où cinquante voitures de front se croiseraient à l'aise, mais où il n'en passe presque pas, parce que ce pont ne mène à rien qu'à des lieux déserts.

Nulle critique pourtant ne s'élève contre lui, parce qu'il a grand air ; c'est un bibelot superbe. Mais le peuple qui, ayant besoin de ponts pour passer une rivière, les place là où ils « font bien », plutôt que là où ils peuvent servir, ne semble pas mûr pour le trolley aérien. Il semble difficile d'admettre, avec les Compagnies de tramways qui sollicitent son établissement, que « le trolley bien compris puisse revêtir un caractère ornemental », et l'on frémit à la pensée des supports « gracieux et élégants » qui nous guettent. Hélas ! ils appartiendront sans doute à cette famille architecturale à qui nous devons les kiosques à journaux, les

rotondes découpées en tôle brune pour l'usage que vous savez, les colonnes-spectacles, les boîtes à lettres lumineuses et autres objets d'art appliqué aux nécessités urbaines. Nous subirons aussi les trolleys..., en gémissant, mais nous les subirons. Aux conseillers municipaux qui le gourmandaient véhémentement pour les avoir laissés pénétrer à l'intérieur des fortifications, dans un parcours de quelques centaines de mètres, — sans parler d'une installation *provisoire* dans la rue du Quatre-Septembre, — le préfet de la Seine répondit que « bientôt, peut-être, on exigerait de lui d'autoriser *partout* » ces fils détestés. Cet avis prophétique ne se réalisera pas à la lettre ; mais la force des choses acculera l'administration et les représentants du peuple parisien à cette alternative : faire marcher les nouveaux tramways eux-mêmes, avec l'argent des contribuables, très chèrement ; ou permettre aux concessionnaires actuels qui ont accepté à la légère des conditions ruineuses, de recourir, pour exécuter leur cahier des charges, à l'exploitation économique par trolleys.

Ces nouveaux tramways « de pénétration » sont le dernier épisode de la lutte néfaste engagée depuis de longues années entre la Ville et la Compagnie des Omnibus. Ils font partie d'un plan ingénieux qui consistait, faute de pouvoir vaincre l'indolence de cette Compagnie privilégiée, à lui susciter des concurrents qui la ruineraient, en se ruinant eux-mêmes. Ni les honnêtes omnibus, longtemps atta-

chés aux vieilles routines par lesquelles ils avaient prospéré ; ni les tramways imprudents, dont les actionnaires, sur la foi de quelques « enfleurs » d'affaires, engagèrent leurs fonds mal à propos, ne méritent un intérêt excessif. Ces derniers croyaient s'enrichir en introduisant, à bon marché, dans Paris les habitants de Fontenay-sous-Bois et de Noisy-le-Sec, du Raincy et de Villemomble, de Bonneuil, de Châtenay et de trente autres localités du département de la Seine, insuffisamment reliées jusqu'ici avec la capitale. *A l'intérieur de Paris*, ils espéraient bien aussi détourner, grâce à leur bas tarifs de 0 fr. 10 et 0 fr. 15, le trafic des omnibus qui suivaient une voie parallèle. Les bénéfices semblaient si sûrs que la « Compagnie française de traction », pour garder les tramways de pénétration, abandonna le Métropolitain, dont le succès lui semblait moins assuré.

L'événement déjoua ces calculs. Les frais, dans Paris, sont tels que ces tramways perdent de l'argent *intra muros*, malgré l'affluence des voyageurs, tandis qu'ils en gagnent dans la banlieue, *avec le trolley*, quoique la clientèle soit beaucoup moindre. La clientèle, d'ailleurs, ne peut suffire partout aux divers moyens de transport qui la sollicitent. Parfois les nouveaux tramways l'emportent : les omnibus « Charenton-Bastille » étaient battus par le chemin de fer de Vincennes, que la Compagnie Thomson-Houston, grâce à ses tarifs, a très rondement dépossédé. « Malakoff-Les Halles », des

Tramways Sud, concurrence de même à moitié prix la ligne des omnibus « Plaisance-Hôtel de Ville », qu'elle coudoie sans cesse, et fait ainsi 120 francs par voiture.

Mais la moisson n'est pas toujours aussi fructueuse. Sur les dix-neuf concessions accordées, une partie, — la moins bonne, — reste à l'état de projet; les intéressés ne veulent ou ne peuvent exécuter un marché dont ils voient maintenant les périls. Le service des lignes qui fonctionnent est défectueux, parce que les fonds manquent pour l'assurer convenablement. Dans les Compagnies qui exploitent simultanément d'anciens parcours, à 0 fr. 15 et 0 fr. 30, et des parcours nouveaux, à 0 fr. 10 et 0 fr. 15, le bénéfice des premiers atténue le déficit des seconds. Dans les entreprises récentes, — « Tramways de la Rive gauche », « Est » ou « Ouest Parisien », — le capital disparaît goutte à goutte. Il ne tardera pas à s'épuiser, et déjà l'on peut considérer comme illusoire le terme de 1930 assigné aux engagements réciproques de la ville et de ses contractants. Ceux-ci aux prises avec leurs difficultés financières, demandent à la municipalité d'accroître leurs recettes, en relevant les tarifs, ou de réduire leurs dépenses en autorisant le trolley.

L'une et l'autre permissions leur ont été refusées. « Ils n'avaient, leur a-t-on répondu, qu'à mieux faire leurs calculs. Ce n'est pas à eux, mais au public lésé par leur inertie et leur gestion mauvaise, qu'il appartient de se plaindre. » L'Hôtel de

Ville, le Palais Bourbon ont entendu l'écho de ces doléances, que le représentant de l'État a décemment clôturées en ces termes : « Là où il n'y a rien, le gouvernement perd son droit. »

Les affaires de transport urbain, en effet, sont si parfaitement embourbées et embrouillées, grâce au système suivi à leur égard, que le pouvoir est vis-à-vis d'elles désarmé. Comme en tout échec, chacun rejette sur d'autres la responsabilité, et peu importe d'ailleurs à qui elle incombe. Seulement l'administration se rend compte que vainement elle ferait les gros yeux et élèverait la voix. La menace d'une « déchéance » éventuelle n'est pas pour effrayer des industriels en possession d'un privilège qui les ruine.

La Compagnie des Omnibus, maintenant que son bénéfice, — de 3 centimes par voyageur en 1860, — après s'être réduit progressivement à un quart de centime en 1899, est aujourd'hui totalement évanoui, a, comme les autres, intérêt à braver cette « déchéance ». Peut-être l'eût-elle fait déjà sans l'interprétation contentieuse que soulève, pour les exercices antérieurs, un certain article 6 de son cahier des charges, relatif au partage des bénéfices entre elle et la ville de Paris. Elle doit, en tout cas, pour subsister, remanier son réseau de fond en comble; cette doyenne des entreprises parisiennes, en quelque sorte expropriée par ses cadettes, cherche maintenant ses voies et sa vie au milieu des nouveaux modes de transport.

VII

Bateaux parisiens.

10 centimes pour 15 kilomètres. — Du Point-du-Jour à Charenton. — Défense de marcher à plus de 16 kilomètres à l'heure. — Pas un accident mortel en trente-cinq ans. — Les « Mouches » en 1867. — 42 millions de voyageurs en 1900. — « Hirondelles », « bateaux-Express ». — Les pilotes du Rhône, du lac de Genève et des Flandres. — Le matelot de Seine. — Une flotte de 100 bateaux. — Les mécaniciens auvergnats et aveyronnais. — Les receveurs. — Contrôle et surveillance occulte.

La plus redoutable des concurrences nouvelles mine le sol sous les pieds des chevaux d'omnibus et enlève aussi à la route fluviale une partie de ses voyageurs. Sur cette gaie rivière aux quais bordés de palais, le trajet, au printemps, en été, est une promenade charmante. L'un des hauts fonctionnaires du Métropolitain, qui, de son domicile à son bureau, a le choix entre les tunnels de sa Compagnie et le pont ensoleillé des « Mouches, » m'avouait qu'il donnait toujours la préférence à ces dernières. Mais, par le froid et le mauvais temps, les berges sont peu engageantes, les stations semblent d'un accès difficile et, en toute saison, la rapidité des wagons l'emporte sur celle des bateaux.

Aussi la Compagnie qui les exploite a-t-elle vu depuis trois ans ses titres tomber de 750 à 330 francs, et ses bénéfices réduits à proportion, depuis la mise en service des voies ferrées qui courent parallèles à la Seine. Incapables d'abaisser leurs prix, puisqu'ils n'exigent que 10 centimes pour un trajet de 15 kilomètres, du Point-du-Jour à Charenton, les bateaux auraient pu tenter de lutter par un accroissement de vitesse. Leurs machines, d'une force de 80 à 100 chevaux, leur permettraient de marcher beaucoup plus vite; sur les cinquante minutes qu'ils passent à descendre du pont d'Austerlitz à Auteuil, — soit 9 kilomètres et demi, — les treize escales, où ils doivent stopper, leur font perdre vingt-cinq minutes. Ils pourraient en regagner dix ou quinze entre les stations en accélérant leur allure actuelle de 16 kilomètres à l'heure; mais l'administration s'y oppose, parce que, les berges du fleuve et les établissements riverains souffriraient du déplacement d'eau que comporte une vitesse plus grande.

Depuis 1867, date de son introduction à Paris, jusqu'à ce jour, ce mode de transport offre aux voyageurs un maximum invraisemblable de sécurité. Entre bateaux de commerce, il se produit, chaque année, dans la traversée de la capitale, une centaine de collisions ; il en sombre une trentaine. Ces naufrages ou ces avaries ne sont pas sans faire quelques victimes parmi les marins. Sur les « bateaux-omnibus », en trente-cinq ans, on

n'a jamais eu à signaler un seul cas d'accident mortel.

Lorsqu'ils vinrent de Lyon, où, depuis 1855, ils avaient pris possession de la Saône, la Seine se prêtait mal à un service analogue. Le mouillage qu'elle offrait pendant la saison des basses eaux était faible et variable; le barrage de Suresnes n'existait pas, et la navigation n'était possible que dans la partie la plus profonde du chenal. Le passage autour des îles était encombré par plusieurs rangées de constructions flottantes. D'anciennes fondations de pompes ou de piles démolies constituaient, sous certaines arches de pont, des écueils infranchissables. Pourtant les « Mouches » sillonnaient la rivière depuis deux ans à peine, que déjà elles transportaient 8 millions de voyageurs; ce chiffre, en 1887, avait doublé; en 1899, il s'élevait à 28 millions et à 42 millions l'année suivante, grâce à l'Exposition universelle, depuis laquelle il a sensiblement décru.

Durant cette période, alléchées par leur succès, les « Hirondelles » étaient venues leur disputer la clientèle et, peu après que les deux rivales eurent fusionné sous le nom de « Bateaux-Omnibus », de nouveaux concurrents, les « Express », surgirent en vue de prendre leur part de trafic.

Propriétaire du matériel de ces diverses entreprises, perfectionné par elle, la Compagnie actuelle possède une flotte de 100 bateaux, d'une valeur initiale de 15 millions de francs, qui ne marchent

tous ensemble qu'aux jours des plus fortes recettes; le dimanche du Grand-Prix, le lundi de la Pentecôte, et le 14 juillet. A l'ordinaire, 55 bateaux en hiver, 70 en été suffisent; chacun peut contenir 400 voyageurs, tant sur le pont que dans des salons chauffés à la vapeur et éclairés à l'électricité.

Le plus gros chapitre de dépense est le personnel, dont l'effectif, déterminé par la Préfecture de Police, se compose pour chaque bateau d'un pilote, un receveur, un mécanicien, un chauffeur et un marinier. Ce dernier n'a d'autre mission que d'aider le pontonnier dans l'amarrage aux stations. Les chauffeurs nourrissent les foyers avec 400 000 hectolitres de coke, employé à l'exclusion du charbon dont la fumée incommoderait les voyageurs.

Le chef responsable, à bord, est le pilote-capitaine, qui tient le gouvernail et dirige la manœuvre. Dur métier, auquel conviennent seuls des hommes robustes, sobres, disciplinés, doués d'un coup d'œil sûr, dont l'attention est toujours en éveil. Ils ne reçoivent leur commission et leur diplôme qu'après un examen technique sur les ordonnances qui concernent la navigation et un stage minimum d'un an sur des bateaux à vapeur. La majeure partie des pilotes viennent du Rhône, du lac de Genève et des Flandres. Le matelot de Seine est moins apprécié; on lui reproche de « tirer des bordées » fréquentes et d'être trop ami de la boisson. Les mécaniciens aussi viennent du dehors : presque tous sont Auvergnats et spécialement Aveyronnais.

La Compagnie, suivant ses besoins, recrute sur les quais des auxiliaires; mais, durant les chômages plus ou moins longs, — de quarante jours parfois, — qu'imposent les crues ou les glaces, les titulaires employés à l'année sont seuls payés.

A cette catégorie appartiennent les receveurs, dont le salaire, — 6 francs par jour, — est moindre que celui des mécaniciens ou des pilotes, qui gagnent de 8 à 11 francs. Ils opèrent leur recouvrement à peu près sans contrôle. Les tourniquets et les tickets seraient impraticables, le dimanche, lorsqu'il faut embarquer une file de 400 personnes en cinq minutes. L'on perdrait, avec ces formalités, plus d'argent qu'il n'en peut être dérobé par un agent infidèle. Cependant les pontonniers comptent les voyageurs à la sortie et, si les feuilles ne concordent pas avec celles des receveurs, on signale tel ou tel bateau à la surveillance d'un inspecteur-chef.

Celui-ci a sous ses ordres des agents occultes, inconnus même de l'administration centrale, que seul il engage et congédie lorsqu'il les croit « brûlés ». Tantôt confondus à bord, dans la foule, tantôt plongeant du haut des quais ou paresseusement accoudés sur le parapet d'un pont, ils suivent de l'œil les allées et venues des embarcadères.

VIII

Le Métropolitain.

Cinquante ans : des omnibus au Métropolitain. — Les tramways ne peuvent se servir de leur vitesse. — Pour « brûler le pavé « il faut passer dessous. — Métropolitain plus difficile que le Transsibérien. — Lutte entre la ville et l'État. — 70 p. 100 du parcours en souterrains ; 16 p. 100 en galeries couvertes ; 14 p. 100 en viaduc. — Les lignes parisiennes épousent le relief des rues. — Le *Central London* établi à 30 mètres sous terre. — On n'ose creuser sous les maisons. — 240 millions d'infrastructure par la ville ; 60 millions d'installations des voies et de matériel par la Compagnie. — Huit lignes déjà exploitées, en construction ou votées. — Révolution dans l'existence du Parisien. — De la porte Maillot à Vincennes : 850 000 mètres cubes à évacuer. — Le sous-sol remanié. — Forage ; le « bouclier » inutilisé. — Crevasses et affaissements. — Production de la force électrique. — Consommation de 45 kilowatts par train et par voyage à une vitesse de 35 kilomètres. — Dans la cabine du « wattman ». — Marche « par séries » ou « en parallèle ». — 4 millions de voyageurs au lieu de 2, par kilomètre.

La première période de l'histoire des transports urbains avait duré deux siècles, depuis l'apparition des chaises à porteurs et des fiacres jusqu'à la création des omnibus. La seconde période, moins longue et beaucoup plus remplie, marquée par le développement de la traction mécanique, a pris fin

avec l'inauguration du « Métropolitain ». Par lui s'ouvre une ère nouvelle.

Tandis que les moyens de communication se multipliaient au long des vieilles rues, des boulevards modernes et dans le lit de la rivière, Paris s'étendait de tous côtés ; les distances, par suite, augmentaient ; la population croissait et avec elle, l'enchevêtrement des piétons et des véhicules destinés aux personnes et aux marchandises. Et, comme véhicules et piétons sortent aux mêmes heures et fréquentent les mêmes lieux, ils se gênaient les uns les autres de plus en plus ; si bien qu'il devint urgent de poster des sergents de ville au croisement des voies les plus fréquentées, pour faire à chacun sa place et sa part. Introduire au sein d'une circulation si intense qu'elle s'entravait elle-même la locomotion à grande vitesse était un rêve. On ne tarda pas à s'en apercevoir. Électriques ou à vapeur, les tramways sont incapables d'user de la vélocité dont les a dotés la science. Ils se frayent un passage, au centre de la ville, aussi lentement que les chevaux. La force des choses, la prudence de leurs directeurs, les pouvoirs publics eux-mêmes qui les avaient encouragés à se transformer, s'opposent à toute accélération de leur allure. Et l'on s'aperçut que pour « brûler le pavé », à travers ce Paris dont on ne pouvait vider les rues, il fallait s'y ménager une route vide... sous les pavés.

L'idée n'était pas nouvelle. Sans remonter jus-

qu'à 1855, où M. Brame proposait de relier le cœur et, plus exactement, le « ventre » de Paris aux gares du Nord et de Lyon par une ligne dite des Halles, un projet de chemin de fer intérieur, inspiré par l'exemple de Londres, vit le jour en 1872. Il reçut le nom de « Métropolitain », traduit littéralement de l'anglais et n'alla pas plus loin que ce baptême, jusqu'à 1898. Pendant vingt-cinq ans, les pourparlers continuèrent. D'autres capitales avaient peu à peu construit des voies ferrées urbaines, Paris en demeurait privé. Il semblait plus difficile à ce peuple libre de jeter des rails de la Madeleine à la Bastille qu'à un État despotique de lancer les locomotives transsibériennes à travers un continent tout entier. La lutte se poursuivait, âpre, tenace, irréductible, entre la municipalité, qui tenait pour un réseau exclusivement parisien, et le gouvernement, qui voulait lui imprimer un caractère de transit général, voire d'intérêt stratégique. Ce système, non dénué d'avantages, qui aurait transformé le sous-sol de la cité en un embranchement gigantesque où les Compagnies d'Orléans et du Nord, de Lyon et de l'Ouest, auraient échangé sans transbordement leurs clients et leurs colis, où les touristes du Parc Monceau à la Bourse se seraient confondus avec les passants de Calais à Nice, aurait eu pour conséquence fatale de sacrifier les premiers aux seconds.

Les deux sortes de trafic ne pouvaient se mêler sans se nuire. Le Conseil général des ponts et

chaussées se prononça en ce sens et l'État finit par s'incliner devant cet avis. La voie métropolitaine est de même largeur que les autres, — 1^{m},44, — mais le matériel des grandes lignes ne pourrait entrer dans ses souterrains, dont le gabarit est inférieur.

Restait à déterminer les bases de la concession : la Ville avait si bien pris ses précautions pour que ceux qui traiteraient avec elle ne fussent pas exposés à gagner de l'argent, qu'il ne se trouva personne pour exécuter le travail. Aucun groupe financier ne voulut se charger de l' « infrastucture », c'est-à-dire des tunnels, tranchées et viaducs, par où devait passer le chemin de fer, ainsi que de la réfection des voies publiques, endommagées par les percements. Sur plus des deux tiers de leur tracé, — 70 p. 100, — les lignes nouvelles consistent en effet en galeries souterraines; 16 p. 100 seulement de leur longueur sont des tranchées couvertes et 14 p. 100 des viaducs. Partout elles empruntent le sous-sol des rues et épousent d'assez près leur relief, de sorte que les voyageurs n'aient pas trop à descendre pour accéder aux stations.

Le *Central London*, analogue à notre Métropolitain, s'est établi à 30 mètres sous terre. A cette profondeur, il est tranquille; aucune de ces multiples canalisations d'eaux propres ou sales, d'électricité ou de gaz, plus ou moins enfoncées sous la croûte du macadam ou du pavé, ne le gêne. Aussi sa voie est-elle partout horizontale : d'où grand

avantage de traction. Il en coûte cher, à Paris, pour gravir de brusques pentes au Châtelet et à la place de la Concorde. Mais l'économie de force électrique est fâcheusement compensée, à Londres, par l'obligation d'entretenir des ascenseurs à chaque station, le public ayant peu de goût pour escalader 200 marches.

Au premier regard jeté sur la carte de notre Métropolitain, les sinuosités de certaines lignes ne laissent pas que de surprendre, et aussi l'absence de certaines autres dont l'utilité semblait incontestable. Tel le parcours de Notre-Dame-de-Lorette à la rue de Sèvres, par les rues Drouot, Richelieu, des Saints-Pères ou du Bac. Mais ces voies, où la circulation est extrême, sont trop étroites, dit-on, pour permettre le développement des stations, dont la largeur est de 14 mètres, et le Conseil municipal s'est refusé à exproprier des immeubles. Quant à creuser sous une maison, nul ne l'ose, parce qu'on n'est jamais sûr, quelque célérité que l'on y mette, de ne pas provoquer un éboulement avant d'avoir effectué les travaux de consolidation nécessaires.

Le réseau parisien coûtera 240 millions à la Ville, qui en construit le gros œuvre, et 60 millions à la Compagnie exploitante, pour l'installation des voies et des transmissions électriques, les ateliers, les usines et la fourniture du matériel. Six lignes, d'une longueur totale de 65 kilomètres, faisaient l'objet de la concession primitive : de Vincennes

à la porte Maillot, de la porte Dauphine à la place de la Nation, par les anciens boulevards « extérieurs », retournant à la place de l'Étoile par l'Observatoire, la gare Montparnasse, le Champ-de-Mars et le Trocadéro; de Courcelles à Ménilmontant, par la gare Saint-Lazare, la Bourse et la place de la République.

L'issue de l'entreprise paraissait assez incertaine tout d'abord, puisque la Ville stipulait qu'elle pourrait, à son gré, se borner aux trois lignes ci-dessus, ou en établir ensuite trois autres : de Clignancourt à la porte d'Orléans, par les gares du Nord et de l'Est, les Halles et la rue de Rennes; du boulevard de Strasbourg au pont d'Austerlitz, par le boulevard Magenta et la Bastille; du cours de Vincennes à la place d'Italie.

Le succès ne fut pas plutôt affirmé, par l'affluence du public dans les wagons mis à sa disposition, que non seulement l'achèvement facultatif du premier réseau fut décidé, mais qu'un second parut nécessaire : d'Auteuil à l'Opéra, par Grenelle, l'École militaire, les Invalides, la place de la Concorde, et, du Palais-Royal à la place du Danube, par l'avenue de l'Opéra, la rue Lafayette et les Buttes Chaumont. Celui-ci est déjà voté, concédé en principe, et ce ne sera sans doute pas le dernier.

Notre capitale, ainsi, sera dotée du seul véhicule qui convienne aux longs trajets; et, par lui, ces longs trajets se feront aussi rapidement que les plus courtes distances aujourd'hui. De là toute une

révolution dans l'existence du Parisien et, par suite, dans la valeur et le loyer des immeubles, au centre et sur les confins de la cité.

Les lignes « Vincennes-Porte Maillot », « Porte Dauphine-Place de la Nation » et Passy-Étoile, seules ouvertes tout d'abord firent augurer des résultats que confirma la mise en service, au printemps de 1904, de la transversale « Parc Monceau-Père Lachaise » par la Bourse et la rue Turbigo. Elles permirent aussi d'apprécier ce cheminement de taupe, accompli de façon si discrète que, sauf quelques palissades pour masquer les « taupinières », — l'amas des déblais vomis par les galeries à mesure qu'elles avancent, — le passant ne se douterait guère de la mine creusée sous ses pas.

Souvent on ne troue même pas la chaussée ; les points d'attaque sont invisibles. Sur la ligne « porte Maillot-Vincennes », où l'on avait à fouiller et à évacuer 850 000 mètres cubes de terre, tout en amenant des matériaux correspondant à 310 000 mètres cubes de maçonnerie, les lots compris entre la rue de Reuilly, au faubourg Saint-Antoine, et l'avenue de l'Alma, furent mis en relations directes et souterraines avec le canal Saint-Martin ou avec la Seine, et reçurent, par ces voies cachées, les pierres meulières de Souppes et le ciment de Portland à prise lente, en échange des sables argileux, des marnes et des gravats, qu'ils envoyaient se déverser dans des péniches amarrées le long des quais.

Les gravats et remblais coulants venaient surtout de la rue de Rivoli, où se rencontraient les déchets écroulés du Paris de nos pères; terrains fréquemment coupés par de vieux murs et des fondations sans objet. Sur l'emplacement de l'ancien château de la Bastille, ces remblais atteignaient une épaisseur de 10 mètres. Partout ailleurs, sauf à l'avenue de la Grande-Armée et au Cours de Vincennes, où l'on traversait des terrassements récents, le sol vierge de la capitale, formé de calcaires grossiers sur les hauteurs de l'Arc de Triomphe, et de solides graviers, alluvions préhistoriques du fleuve, dans la vallée du Palais-Royal, offrait de bonnes conditions pour le percement du tunnel.

Ce tunnel, de 7 mètres de large et de 5^m,20 de hauteur, est, en général, très voisin de la chaussée. Les rails du chemin de fer sont posés à 6 mètres plus bas que le sol des rues et la partie supérieure de la voûte n'est guère qu'à 1^m,50 au-dessous du niveau des trottoirs. Parfois elle le touche; la maçonnerie du plafond est alors remplacée par des poutres en fer et ce tablier métallique, qui recouvre le souterrain, porte directement le béton du pavage en bois.

Le choix de cette assiette plaçait le Métropolitain dans le même horizon que les égouts de la ville; il fallut remanier leur tracé. Le collecteur, qui tenait le milieu de la rue de Rivoli, fut d'abord rejeté sur le côté, puis dirigé vers la rue Saint-Honoré et l'avenue de l'Opéra, remplacé par des

émissaires de moindre importance le long des immeubles riverains. Les conduites d'eau, logées dans les égouts, ont dû subir des déplacements analogues ; de même les canalisations d'air comprimé, les lignes télégraphiques et téléphoniques. Les conduites de gaz et d'électricité, situées à une moindre profondeur, purent être respectées, grâce aux précautions prises lors des travaux accomplis dans leur voisinage.

Le relief de la ligne Vincennes-porte Maillot offre l'image d'une cuvette à fond plat, dont les bords sont formés par deux pentes, l'une de 12 mètres de hauteur à la place de la Nation, l'autre de 24 mètres à l'avenue des Champs-Élysées. La partie basse de la voie eût été presque constamment au niveau normal des eaux de la Seine.

Mais cette uniformité est trois fois rompue par la rencontre de grands égouts qu'il était impossible de supprimer ou de dévier. Pour passer sous ces collecteurs, aux boulevards Diderot et Sébastopol et à la place de la Concorde, il a fallu abaisser le rail du Métropolitain jusqu'à près de 6 mètres au-dessous du fleuve. Ces brusques changements de profil, comportant des descentes et des ascensions de 4 centimètres par mètre, exigent une grosse dépense de force électrique. On consomme, à chacun de ces passages de quelques centaines de mètres, quatre fois plus que dans le parcours d'une distance équivalente en terrain droit.

Le percement du souterrain devait, en principe,

s'effectuer au moyen du « bouclier », carapace défensive, à l'abri de laquelle s'exécutent la fouille et le revêtement et qui avancent peu à peu sans cesser de maintenir les terres. Cette voûte provisoire de fer et d'acier, armée à l'avant d'un fort tranchant, mue par l'air comprimé ou la presse hydraulique, découpe le cintre projeté à même le sol, comme un gigantesque emporte-pièce. C'est un engin d'invention française, dû à l'ingénieur Brunel, qui, le premier, l'employa en 1825 sous la Tamise. Hersent, Jean Berlier et d'autres l'ont beaucoup perfectionné de nos jours. Soit retard des usines de construction, soit lenteur d'outils mal conditionnés, progressant de 2 mètres par jour seulement, le bouclier n'a joué ici qu'un rôle moral ; il a servi à rassurer le public. Pratiquement, on s'en est peu servi. La galerie a été creusée par la méthode ordinaire : les ouvriers s'ouvrant un chemin dans la roche avec la poudre, dans le calcaire avec la pioche, avec le couteau dans la glaise.

Ce forage préliminaire est assez étroit : on l'élargit jusqu'au diamètre extérieur de la voûte future, que l'on construit aussitôt à l'abri d'un boisage solide, étayant la terre d'alentour. Les mortiers de ce toit concave une fois pris, et les moindres vides comblés entre lui et le sol adjacent, par des injections de ciment liquide, il faut maçonner en sous-œuvre les parties latérales du tunnel, — les « pieds-droits », — en enlevant la terre avec

grandes précautions, pour ne pas ébranler la voûte. On opère, de bas en haut, sur des portions de trois mètres à la fois, et jamais sur deux parties en face l'une de l'autre, laissant à ces premiers murs le temps de durcir avant d'évider entre eux de nouvelles parois. L'enlèvement du « strosse », c'est-à-dire de la masse jusqu'ici intacte, qui obstrue le milieu du tunnel et l'établissement du sol bétonné, — le « radier », — terminent ces diverses opérations de l'ingénieur et du terrassier. Elles se poursuivent simultanément, une équipe suivant l'autre à quelques vingtaines de mètres de distance.

L'infrastructure de la ligne Vincennes-Maillot s'est effectuée en dix-sept mois seulement, sans que le public se soit douté des difficultés vaincues : tantôt il fallait déranger de gros blocs de grès, placés à une époque inconnue dans le fond de ce « marais » dont le quartier voisin de la Bastille a pris le nom ; tantôt les égouts, provisoirement barrés, se décollaient par le fond et inondaient le tunnel ; ou bien la nappe des eaux souterraines menaçait de l'envahir, lorsque l'on passait, près de la tour Saint-Jacques, à 14 mètres de profondeur sous la chaussée, et qu'on tremblait pour les maisons riveraines, alignées à 11 mètres de distance seulement. Au voisinage du Trocadéro, le terrain est miné jusqu'aux entrailles par d'anciennes carrières. Sans de nombreux puits de consolidation, il se fût effondré. Deux fois seulement, aux places de

l'Étoile et de la Concorde, par suite d'un excès de hardiesse des entrepreneurs, le sol creva ou s'affaissa. L'expérience acquise nous garantit de ces accidents pour l'avenir. Certaines obstructions presque incroyables ont causé quelque gêne : si la station des Tuileries, par exemple, est ridiculement étriquée, c'est que l'État a refusé de laisser creuser sous le jardin, crainte d'altérer la symétrie des arbres sur la terrasse des Feuillants.

En de vastes ateliers, à Charonne, la Compagnie métropolitaine, chargée du ballastage et de la pose des rails, construit et entretient son matériel. Elle produit la force électrique nécessaire pour le faire fonctionner, à Bercy, dans une usine de 10 000 chevaux, capable d'envoyer plus tard, sur les diverses lignes, 6 000 kilowatts-heure. Le kilowatt, vendu par les secteurs parisiens *un franc cinquante centimes,* — 15 centimes l'hectowatt, — aux personnes qui emploient dans leurs appartements ce luxueux éclairage, coûte ici *vingt fois moins cher* : 8 centimes environ. Pour remorquer les huit voitures dont se compose un train, à la vitesse de 35 kilomètres à l'heure, la dépense est de 45 kilowatts ; ce qui représente, en éclairage, la consommation de 1 280 lampes de 10 bougies pendant une heure et, en force analogue à celle des machines, l'énergie d'environ 60 « chevaux-vapeur ».

Cette énergie est livrée au rail du chemin de fer sous une forme plus *concentrée,* si l'on peut ainsi dire, qu'elle ne l'est aux ampoules incandescentes :

sous la tension de 500 volts et non de 110. Supposez que l'électricité se transmette, non par un fil, mais, comme l'eau, par un tube : « ampère » représenterait le diamètre de ce tube, « volt » signifierait la vigueur avec laquelle l'eau y est chassée, et « watt » mesurerait en litres le débit obtenu, résultant de la poussée du liquide autant que de la largeur du tuyau.

De l'usine partent, à la tension de 5 000 volts, trois courants alternatifs, — « triphasés », en langue technique, — dont les marches différentes se combinent, et annulent ainsi leur mutuelle alternance : l'une étant au point fort tandis que l'autre est au point faible. Ces trois courants sont d'abord réduits, sur trois bobines, au dixième de leur puissance, dilués, comme de l'alcool pur dont on augmente le volume en abaissant le degré. Ils sont mélangés ensuite et transformés en un seul courant continu. Ces deux opérations leur font perdre 20 p. 100 de la force initiale, dont on n'utilise que 80 p. 100.

Au début de l'exploitation, l'énergie électrique était distribuée aux voitures automotrices uniquement par le rail, dit « de prise de courant », établi à droite de la voie. Ce rail, chargé par l'augmentation du trafic d'une intensité exagérée, donna lieu à des pertes importantes. Pour y remédier, des « feeders », ou câbles de gros diamètres, transmettent aujourd'hui directement, de l'usine, une force constante. Le retour du courant épuisé, — à

4 ou 5 volts de tension seulement, — se fait par un des rails de roulement.

Asseyons-nous à côté du mécanicien, — du « wattman », — dans l'étroite cabine où il se tient, à l'avant de la voiture automotrice, mais ne l'importunons pas de questions; il n'aurait guère le loisir d'y répondre. Son métier exige une application soutenue. Tourner de la main droite la manivelle de l'appareil appelé « contrôleur », qui établit le contact par des balais frotteurs, règle, modère ou coupe le circuit, et manœuvrer de la main gauche, ou du pied, le frein à air qui agit sur toutes les voitures, semble chose peu compliquée. Mais il est de bonnes et de mauvaises manières de conduire un train. Le démarrage, graduel ou précipité, la marche « par séries » ou en « parallèle, » importent fort à la Compagnie. Le wattman gâche ou économise beaucoup d'électricité, suivant qu'il est plus ou moins habile. S'il a bon doigté, il sait prendre toute sa vitesse entre deux stations, lancer son train et le laisser ensuite filer par la force acquise.

Il a l'œil fixé sur les signaux du « block-system » qui jalonnent sa route : chaque train fait passer au rouge la lueur jaune du fanal qu'il franchit; il remet en même temps au jaune la lumière de l'*avant-dernier* fanal rouge, à quelque cinq cents mètres derrière lui, libérant la voie à mesure qu'il avance. Il est ainsi protégé constamment par deux lumières rouges; de sorte que, s'il tombait « en

panne » à peu de distance en avant de la première, la seconde au moins avertirait le train suivant de suspendre sa marche.

Trop hardis d'abord, quelques wattmen brûlaient le premier signal rouge, en se fiant sur le second pour stopper ou ralentir. Mais la Compagnie soucieuse de l'exacte observance d'un règlement qui assure la sécurité des voyageurs et, par suite, sa prospérité, a organisé un mécanisme grâce auquel tout train, en dépassant indûment le fanal rouge, ferait retentir à la station prochaine une cloche sonore, révélatrice de son infraction.

Le succès du Métropolitain a surpris les prophètes les plus optimistes. Il ne s'agit plus maintenant de savoir si la clientèle sera suffisante pour rémunérer les frais de l'entreprise, mais si l'entreprise parviendra à satisfaire la clientèle, bien qu'elle ait réduit à deux minutes et demie l'intervalle entre ses trains et doublé le nombre des voitures dont chacun se composait. Elle se préoccupe de multiplier aux stations les accès et les sorties. Le chiffre prévu des voyageurs était de 2 millions par kilomètre (140 millions pour le réseau total) et, dès 1902, il dépassa 4 millions par kilomètre : 62 122 000 pour les 15 kilomètres exploités. Dans cet effectif entrent 10 millions d' « allers et retours », comptés chacun pour un seul ticket, et près de 9 millions de « première classe ». Cette forte proportion de 14 p. 100 de première classe ne se retrouvera sans doute plus dans la ligne des boulevards extérieurs ;

mais la circulation populaire la compensera, et déjà la foule, à certains jours, stationne avant de pouvoir entrer. Cet encombrement cessera avec la multiplication du matériel, dont les 685 wagons sont jusqu'ici très insuffisants.

Les trains pourront se succéder à une minute trois quarts d'intervalle en rapprochant et resserrant les signaux; mais il est probable que, dans quelques années, les stations devront être agrandies et les trains allongés encore. L'arrêt moyen de douze secondes ne sera pas augmenté pour cela. L'éducation du public parisien s'est faite très vite : chacun a compris que la célérité du nouveau mode de transport dépendait de la bonne volonté commune à monter et descendre avec prestesse. Les voyageurs s'éparpillent judicieusement et se développent d'eux-mêmes sur trois ou quatre rangs au plus; de sorte qu'un train entier, à la place de l'Étoile, se remplit souvent en onze secondes.

L'empressement irrésistible vers ce nouveau mode de transport montre à quel point il nous manquait, à quels besoins répond sa venue tardive! Les clients du Métropolitain se composent, pour partie, de gens qui allaient en fiacre; le plus grand nombre ont déserté les omnibus, les tramways, les bateaux. L'offre de nouveaux moyens de locomotion multiplie le trafic général; mais son accroissement n'est pas *infini* : la preuve, c'est la décadence d'entreprises anciennes, l'échec de quelques nouvelles.

Le chemin de fer souterrain, à mesure que ses

branches se ramifieront sous le sol, ne supportera guère de concurrents. Il tuera, pour notre bien et notre bon plaisir, les lents et massifs véhicules, empêtrés les uns dans les autres, aussi souvent arrêtés qu'en marche, que nous possédons aujourd'hui. Plus légères, plus nombreuses, moins chères, moins formalistes, et par conséquent plus rapides, d'autres voitures, à traction animale ou mécanique les remplaceront. Des bouches du Métropolitain elles recueilleront les voyageurs qu'il jette à la surface, et lui en verseront d'autres, amenés par elles. C'est à quoi la Compagnie des Omnibus se prépare, en cherchant à se transformer.

Une fois de plus la capitale se modifiera ; elle se videra au milieu et se remplira sur les bords ; ses quartiers vont se niveler ; leurs privilèges anciens vont disparaître, ou mieux s'échanger : l'habitant du centre, celui des faubourgs ou de la banlieue, auront, à vingt minutes de leurs logis respectifs, qui le grand air et le soleil, qui les affaires et les théâtres. Les Parisiens du xxe siècle, pour se dérober à la persécution des voitures qui encombrent la chaussée, et pour communiquer aisément entre eux, ne pouvaient mieux faire que de se réfugier dans ces catacombes électriques.

CHAPITRE XXII

PORCELAINES ET FAÏENCES

I

Les anciennes vaisselles.

Les Français d'aujourd'hui mangent tous dans la même assiette. — Anciens types nettement tranchés : argent, étain, terre et bois. — De 1 700 francs, pour le « bassin » d'argent à 0 fr. 15 pour l'écuelle de « fût ». — Le luxe de plus en plus conventionnel. — Pourquoi les riches ont renoncé à la vaisselle d'argent. — La preuve que nos pères ne changeaient pas d'assiettes. — Nos professeurs de porcelaines. — Les Japonais à Sèvres. — « SiO^2 » ; une conversation en formules chimiques. —Nous avions emprunté la pratique ; nous remboursons la théorie. — Anciennes faïences plus chères que l'étain. — Il y en a peu dans les inventaires. — Prix de l'étain : au moyen âge, sous François Ier, sous Louis XV. — Prix du Nevers et du Rouen sous l'ancien régime. — La pâte à porcelaine : de 5 francs à 0 fr. 12. — La baisse de prix des porcelaines et faïences depuis cinquante ans. — Le « cartel » des faïenceries. — Concurrences anglaise et allemande.

Les Français d'aujourd'hui mangent tous dans la même assiette, je veux dire dans des assiettes à

peu près pareilles. La science et l'industrie ont assez renouvelé le domaine de la vaisselle et en ont assez démocratisé le luxe pour que, de l'archi-millionnaire au paysan, les assiettes qui paraissent sur nos tables, depuis les plus chères jusqu'à celles qui coûtent le meilleur marché, semblent de matière et d'aspect peu différents les unes des autres.

Il n'en allait pas ainsi autrefois; chaque classe usait de types nettement tranchés : les riches, de l'assiette d'argent; les bourgeois, de l'assiette d'étain; le peuple, des assiettes de terre ou de bois. La domesticité n'en avait pas d'autres chez les princes. A la réception de Philippe de Valois par le duc de Bourgogne, il est acheté 20 000 écuelles de bois « pour la suite ». Ces quatre sortes de vaisselles ont été universellement abandonnées. Et, comme toutes les bonnes révolutions dues à la science et à l'industrie, celle-ci s'est faite sans violence ni contrainte, sans lois somptuaires ni préoccupations de nivellement. Elle s'est faite spontanément, parce que chacun, grand ou petit, y trouvait avantage. Certes il subsiste encore, quant à la valeur vénale et au mérite artistique, autant de distance, et peut-être davantage, dans notre république, entre la pâte tendre de vieux Sèvres et le biscuit blanc d'une faïencerie actuelle, qu'il pouvait y en avoir au XIVe siècle entre le « bassin » — plat creux — d'argent doré, appartenant à une princesse, et l'écuelle de bois — de « fût », disait-on — appartenant à un villain. Le premier se vendait jusqu'à

1 700 francs *de notre monnaie présente;* la seconde se payait 0 fr. 15.

Il est ainsi de nos jours des porcelaines si rares et si chères, lorsqu'elles sont authentiques, que ceux-là mêmes qui les possèdent, quelque opulents qu'ils puissent être, n'oseraient s'en servir pour boire ou pour manger. Ce sont des objets de vitrine, dont le rôle actif est terminé. La céramique dont se servent journellement les ouvriers du xxe siècle ne leur coûte pas plus que la vaisselle de bois ne coûtait au moyen âge et que la poterie de terre brune ne coûtait aux prolétaires à la fin de l'ancien régime. Comme elle est bien plus propre et plus attrayante à l'œil, elle leur procure une jouissance positive de confortable; tandis que les privilégiés de l'argent n'ont plus à cet égard, par-dessus le populaire, qu'un agrément assez artificiel de vanité.

Et l'on apercevra, pour peu qu'on y réfléchisse, que c'est là le caractère du très grand luxe contemporain d'être condamné à devenir, en beaucoup de ses manifestations, assez conventionnel et comme imaginaire, parce que le progrès le chasse du domaine effectif des réalités, en donnant chaque jour à la masse un peu de bien-être absolu.

Si les riches ont renoncé à se servir d'assiettes d'argent, dans l'ordinaire de la vie; s'ils les réservent désormais, lorsqu'ils en possèdent, aux dîners de cérémonie, ce n'est pas qu'ils soient moins fas-

tueux que les seigneurs de jadis. C'est au contraire qu'ils sont plus délicats, et que l'émail de la porcelaine offre à leurs yeux et à leur goût un charme supérieur au métal de la vaisselle plate.

Dans ces longs repas, où les mets et les convives étaient si nombreux, nos pères changeaient très rarement d'assiettes. Nous en trouvons la preuve dans ce fait qu'ils avaient assez peu d'argenterie pour des gens qui mangeaient exclusivement dans de l'argent. Aussi bien y tiennent-ils fort, à cet argent, et le traitent-ils avec respect : le roi Charles VI voyageait en Languedoc lorsqu'un jour on égara sa salière d'argent. Aussitôt la Cour s'arrête à Béziers et l'on envoie des courriers à Narbonne et à Valence, « pour faire crier la salière du roi qui était perdue ».

Un état de la vaisselle d'argent de l'archiduc Philippe le Beau, roi d'Espagne, en 1501, monte à cent kilogrammes environ; l'inventaire du comte d'Angoulême, père de François Ier, en 1497, accuse un poids de 88 kilogrammes d'argenterie. Mme de La Trémoïlle, dont le mari est un des plus riches personnages de France, fait réparer en 1396 sa vieille vaisselle qui pèse seulement 38 kilogrammes; quand il faisait réparer la sienne, le duc de Bourgogne, Jean sans Peur, ne dédaignait pas de manger dans des plats d'étain; sans doute parce qu'il n'avait pas grande abondance d'orfèvrerie. Comme l'assiette de moyenne taille pèse plus d'une livre, cent kilogrammes d'argenterie, — dont il faut déduire les

aiguières, bassins, sauciers, tasses et coupes, — ne représentent pas beaucoup d' « écuelles ».

Voisin et voisine mangeaient à deux dans la même, « à la mode de France », et on ne la changeait guère au long du festin. Dans l'intervalle des repas, quoique les châtelains cossus eussent des argentiers, ceux-ci n'avaient pas le loisir de se livrer à cet entretien minutieux, faute duquel l'assiette d'argent, livide et mal débarbouillée, rayée en tous sens et balafrée par les traces du couteau, devient une somptuosité assez malpropre.

L'ennui d'un travail constant, assez parfait et assez bien dissimulé pour que les ingrédients et les outils qu'il exige ne communiquent aucun mauvais goût au métal, a détrôné l'argent au profit de la porcelaine, chez les riches, et, pour les mêmes motifs, l'étain a été abandonné par la classe moyenne, devenue plus raffinée. Quant à la masse de la nation, quelle que fût sa délicatesse sur ce chapitre, elle eût bien été forcée de s'en tenir à sa vaisselle de bois, aux graillons tenaces, à ses grossiers et fragiles vases de terre, si la baisse des prix n'eût mis à sa portée les produits de la céramique moderne.

Celle-ci, quelque nom qu'elle porte, est d'hier ou d'avant-hier. Transparente ou opaque, elle se fabrique avec des substances inconnues ou inusitées dans le passé. Ce que nous nommons aujourd'hui « faïence fine » est de composition et de caractère plus voisins de la porcelaine que des anciennes faïences. Quant à la « porcelaine », ce

qu'on appelait ainsi jusqu'à l'introduction en Europe, à la fin du moyen âge, des produits de la Chine, c'était la nacre ; et elle n'était pas à bon marché : telle coupe, en « coquille de perle », se paie 5000 francs *de notre monnaie*, au XIVe siècle.

Quoique l'argile, cette terre molle qui prend sous l'effort de la main et conserve les formes les plus variées, soit répandue en masses énormes sur la surface du globe, négligemment foulée au pied du passant, et quoique toutes les poteries, depuis le fétiche africain jusqu'à la figurine de Saxe, soient à base d'argile, — si bien que l'art du potier semble de tous le plus universel autant que le plus antique, — c'est pourtant la vaisselle d'argile, faïence et porcelaine, qui de toutes est chez nous la plus récente. C'est la dernière du moins dont on a découvert et discerné les mérites, et que l'on a su fabriquer assez parfaitement pour lui permettre d'entrer d'abord en concurrence avec les vaisselles métalliques ou ligneuses et de les supplanter.

Cette industrie, où les Chinois débutaient cent ans avant l'ère chrétienne, où ils excellaient au XVe siècle, était chez eux si développée, il y a deux cents ans, qu'une seule ville — King-té-Tchin — comptait 3 000 fours à porcelaine, au moment même où se fondait chez nous la manufacture de Sèvres. La Corée, le Japon, partageaient alors avec la Chine la suprématie céramique dans le monde ; pour la pureté de la matière et l'éclat des « couvertes », ils n'avaient pas de rivaux. Fils des

empires du « Milieu », du « Matin Calme » et du « Soleil Levant » sont aujourd'hui rejoints par nos concitoyens de l'Occident. Sous le rapport scientifique, ils seraient même dépassés, n'était l'ardeur que mettent les Japonais à s'approvisionner en nos usines des appareils mécaniques les plus perfectionnés et à se tenir au courant des applications de la chimie actuelle.

Il y a quatre ans, deux Japonais, autorisés à suivre une cuisson de porcelaines à Sèvres, essayaient, durant la nuit passée auprès du four, de communiquer leurs idées sur la fabrication à M. Vogt, le savant directeur des travaux techniques. Mais les rudiments de français qu'ils possédaient étaient insuffisants pour arriver à se faire comprendre. Parmi les mots qu'ils répétaient avec insistance, — *sili*, *silik*, — plus ou moins bien articulés pour nos oreilles européennes, « je crus reconnaître, raconte M. Vogt, le mot silice. J'écrivis, à tout hasard, la formule SiO^2 et la leur présentai. A cette vue, le visage des Japonais devint souriant; ils comprenaient. Nous pûmes, à partir de ce moment, nous entretenir des pâtes et des « couvertes » en écrivant des formules chimiques. Le temps est loin, au Japon, où d'audacieux Portugais exportaient les potiches au péril de leur vie.

Nous remboursons aux Orientaux la théorie de ce dont nous leur avions emprunté la pratique. Car nous avons cherché à faire de la porcelaine, avec des formules, bien longtemps avant de savoir en

faire avec du kaolin, qui nous manquait. Alchimistes italiens et français y travaillèrent avec patience ; nos plus illustres faïenciers, à commencer par Bernard Palissy, géologue et chimiste autant qu'émailleur, furent des savants, et le nom d' « arcaniste » désignait encore, dans les ateliers d'il y a cent ans, le technicien précieux qui connaissait le « secret » du métier, ignoré des profanes.

Ignoré de ces « arcanistes » eux-mêmes, le plus utile « secret », le plus profitable, eût consisté à abaisser le prix des porcelaines et des faïences pour les faire pénétrer dans la consommation courante. Si l'on rencontre, dans les inventaires bourgeois des XVII[e] et XVIII[e] siècles, peu de services en faïence proportionnellement aux services en étain ; si nous constatons que la faïence, bien que fabriquée industriellement depuis plus de cent cinquante ans, n'avait pu parvenir à se faire préférer au métal, c'est que ses qualités, à l'usage, ne compensaient pas ses défauts. Fragiles, promptes à casser ou à s'écorner, aisément déplaisantes à la vue lorsque leur émail éraillé laissait apparaître la terre jaune ou rouge dont elles étaient faites, ces charmantes faïences, dont les collectionneurs se disputent à prix d'or les rares exemplaires demeurés intacts, revenaient beaucoup plus cher que la vaisselle d'étain, inusable et perpétuelle.

Des temps féodaux aux temps monarchiques, l'étain avait baissé de prix ; de sorte que les classes moyennes avaient une première fois changé leurs

assiettes : tel qui eût hésité à se payer des assiettes d'étain sous Louis XI, ou même sous François Ier, lorsqu'elles coûtaient 4 et 5 francs *de notre monnaie*, et qui se contentait de les louer 5 centimes la pièce, pour un grand dîner, se décida à en acheter sous Louis XV, lorsqu'elles ne se vendaient plus que 2 francs ou 2 fr. 50 ; et même moitié de ce prix si, au lieu d'étain fin ou « tonnant », on employait un alliage commun. D'ailleurs l'étain pur, à 7 fr. 50 le kilogramme au XVe siècle, tombé au XVIIIe à 4 francs, se refondait indéfiniment en vaisselle neuve, moyennant une dépense assez modeste de façon.

Peu différent était le prix d'une assiette de Nevers, — 2 fr. 50 sous Henri IV. — Sous Louis XV l'assiette de Rouen, décorée, valait encore 5 francs, et l'assiette blanche 2 francs. Moins solide que l'étain, elle était par là même plus coûteuse. Quant à la porcelaine, c'était, en ce temps-là, un luxe plus onéreux que l'argenterie : six tasses avec leurs soucoupes se payaient 120 francs sous la Régence, et un service à thé en pâte de Saint-Cloud était vendu 1 400 francs par le fabricant.

Ces chiffres élevés ne tenaient pas seulement au prix de la matière première, quoique au XVIIIe siècle la pâte tendre de Sèvres coûtât 5 francs le kilogramme tandis que la pâte actuelle de l'industrie vaut 12 centimes. Or le poids d'une assiette varie de 420 grammes, en type bourgeois, à 750 grammes pour le modèle épais, dit « limonade », destiné aux

cafés et restaurants qui redoutent la casse. C'étaient surtout les déceptions et les hasards de la mise en œuvre, qui renchérissaient le produit prêt à être livré au public. Le manufacturier aujourd'hui, à Limoges, établit ainsi son prix de revient pour cent assiettes creuses : 2 fr. 52 de pâte, 2 fr. 90 de façon, 11 fr. 58 de cuisson et de frais généraux. Elles lui coûtent ainsi 17 centimes l'une. Et quoiqu'il enfourne du même coup 7 000 assiettes en 90 files juxtaposées, la cuisson et ses accessoires absorbent 70 p. 100 de la dépense. A l'ancien Sèvres, commandité par le roi et par Mme de Pompadour, qui espérait surtout faire une bonne affaire, les fours avaient une contenance de 12 mètres cubes, — au lieu de cent de nos jours ; — la cuisson durait quatre fois plus longtemps, — jusqu'à 112 heures ; — elle exigeait en moyenne 17 000 kilos de bois et, à la sortie du four, on brisait les trois quarts ou les deux tiers des pièces. Un quart, un tiers au plus, n'étaient pas endommagées.

Nos usiniers modernes, en classant leurs produits après la cuisson, ont un lot inévitable de « rebuts » ; mais ce dernier est de peu d'importance, comparé au « premier choix » susceptible d'être livré en blanc, comble de la perfection en porcelaine, et à l' « inférieur », dont la décoration suffit à masquer les défauts. D'ailleurs, le polissage au « boucheton » où à la « tournette » parvient à corriger les aspérités, à effacer les grains causés par des bulles d'air, par des corps durs ou du sable resté dans la pâte.

Sous l'influence des progrès multiples réalisés dans la fabrication, les prix se sont partout abaissés : l'assiette de Sèvres, dorée et chiffrée, se vend à la manufacture de 5 fr. 50 à 5 francs, suivant qu'elle est creuse ou plate. A Limoges le même service de douze couverts, en porcelaine fine décorée de fleurs, qui valait 300 francs en 1870, et 120 francs il y a quinze ans, coûte aujourd'hui 60 francs. En faïence, où la solution du problème complexe de faire beau, utile et bon marché, semblait plus difficile parce qu'il y avait moins de marge à la baisse, on est parvenu à établir de jolis services à 25 francs, et la *douzaine* d'assiettes blanches communes, que l'on cotait 3 francs en gros, il y a un tiers de siècle, est maintenant cédée pour 1 fr. 25.

Cependant, cette « faïence fine », qui de l'ancienne n'a rien conservé, ni la substance ni la « couverte », est d'une tout autre solidité. Malgré leurs efforts, malgré l'exportation qui s'élève annuellement à 65 millions de francs, pour les poteries et les cristaux, la concurrence internationale oblige nos industriels à s'ingénier sans cesse pour conserver le terrain conquis. Encore est-ce à grand'peine : jusqu'à 1870, nous fournissions l'Allemagne, jusqu'à 1885, la Russie, jusqu'à 1895, l'Amérique. Nos clients se font producteurs à leur tour et quelques-uns rivaux. Vainement un « cartel » s'est noué entre les six grandes faïenceries : Sarreguemines, Lunéville, Longwy, Choisy-le-Roi, Gien et

Montereau, qui représentent ensemble les deux tiers de la production française, en vue de maintenir quelque peu les cours.

L'Angleterre fabrique deux fois plus de faïences que nous ; en Allemagne poussent des sociétés géantes comme celle de Villeroy et Boch, la plus puissante du monde, qui occupe 7 000 ouvriers en divers établissements. Ces deux pays luttent avec nous, au dehors et jusque sur notre propre marché, avec des armes qui nous manquent : l'un a le charbon moins cher, l'autre la main-d'œuvre à meilleur marché. Il ne nous suffirait pas de multiplier les machines et de perfectionner l'outillage, pour réduire les frais de façon, si nous ne conservions encore la supériorité sur le terrain artistique, pour la forme et la décoration. Grâce à elle, la céramique, avec les 23 000 ouvriers qu'elle occupe, réalise en France un chiffre de plus de 80 millions de francs, répratis à peu près par moitié entre la faïence et la porcelaine.

II

Les Porcelaines.

Les grandes marques. — 95 p. 100 de faux Sèvres. — Les truquages signés. — Plus de vente de « blanc » depuis 1880. — L' « Augustus Rex » de Saxe. — Pour reconnaître la pâte tendre, il faut la casser. — Meissen se contrefait lui-même. — Le génial Chicoineau. — Le « secret » du roi et la mine soi-disant « épuisée ». — La nouvelle pâte tendre de MM. Vogt et Lauth. — Bœttger au « Bastion de la jeune fille ». — Perruques poudrées au kaolin. — La manufacture de Saxe volée par Vienne; Vienne volée par Hœchst; Hœchst volée par Berlin. — Mme Darnet, de Saint-Yrieix. — Terre à lessive.

Nos marques sont partout recherchées, mais la plus illustre, celle de Sèvres, est l'objet de falsifications si nombreuses et si adroites, qu'il ne reste vraiment aux amateurs prudents d'autre ressource, pour se défendre des tromperies, que d'exiger du marchand l'insertion sur sa facture de ce libellé : « L'achat de toute pièce, déclarée fausse à la manufacture, sera résilié. » Il est d'ailleurs probable que peu de magasins accéderaient à cette clause redoutable ; car, à l'estime des techniciens compétents, parmi les Sèvres mis en vente, il s'en voit environ 95 p. 100 de faux, aussi bien en pâte tendre qu'en pâte moderne.

Les perfidies du truquage, révélées en des ouvrages spéciaux, sont jeux d'enfants pour les imitateurs, qui apposent les marques de toutes les époques et savent vieillir artificiellement leurs œuvres, sans recourir au craquelage à la suie ou au mijotage dans le jus de fumier. Il est tels artistes parisiens, aussi loyaux qu'habiles, qui poinçonnent leurs reproductions d'une signature convenue pour éviter toute méprise. Mais leurs clients ne sont pas si scrupuleux et les enchérisseurs naïfs, qui poussent aux grandes ventes de l'hôtel Drouot des objets présumés authentiques, seraient fort déconcertés, après le coup de marteau du commissaire-priseur, d'apprendre que ce petit S ou cet humble B, dissimulé dans quelque coin de leur vase du Barry, est l'initiale d'un porcelainier contemporain domicilié dans le voisinage des grands boulevards.

A côté de ces copies rares et si parfaites qu'elles ne sont pas indignes des originaux, exécutées comme elles sont par des peintres employés parfois à Sèvres même, il se fait de grossières décorations sur des pièces sorties naguère *en blanc* de la manufacture nationale. Pour y obvier, Sèvres ne vend plus de blanc depuis 1880; mais l'Assistance publique détient encore des milliers d'assiettes blanches, provenant des rebuts de Sèvres, qui lui avaient été données par l'État et qui coulent doucement dans le commerce. Les rebuts sont frappés, au sortir du four, par un trait de roue qui coupe en travers la marque usagère; le faussaire comble

ce trait infamant avec un peu d'émail qu'il passe au feu.

Sèvres, dédaigneux de poursuivre, répugne à pratiquer des saisies chez les marchands. La manufacture royale de Saxe, plus commerciale, est moins débonnaire ; elle a gagné plusieurs procès contre ses contrefacteurs. Mais ceux-ci lui ont reproché, non sans fondement, de se contrefaire elle-même, lorsqu'elle fait revivre et appose *ses anciennes marques*, — telle que l' « Augustus Rex » vénérée des collectionneurs, — sur des pastiches du XVIII[e] siècle récemment livrés par elle au public.

La seule pénalité appliquée jusqu'ici aux simulateurs de vieux Sèvres, de vieux Saxe, de vieux Berlin et de vieux Chine, a été l'exclusion de toute récompense aux dernières Expositions universelles. Il fut assez piquant de voir des objets porteurs de fausses marques, ostensiblement présentés en nombre assez important par leurs auteurs, qui sollicitaient une médaille à titre d'encouragement de leur supercherie avouée. Ces industriels affirmaient que leur clientèle exigeait cette tromperie par un pur sentiment de vanité. Le jury, tout en louant le mérite de ces pâtes tendres, n'a pu se résoudre à sanctionner l'incorrection de leur certificat d'origine.

Seulement, c'est de leur certificat d'origine que ces porcelaines tirent tout leur prix, aux yeux du plus grand nombre des acheteurs, incapables de distinguer la pâte tendre de la pâte dure. Et com-

ment d'ailleurs le pourraient-ils ? La première se signale à l'œil exercé du céramiste par certaines qualités d'éclat et de coloris ; c'est un verre incomplet qui, par sa nature, se laisse décorer exclusivement avec des émaux alcalins, riches de tons, limpides et lumineux. Mais, une fois habillée au sortir du four et incorporée à sa « couverte » cristalline, elle ressemble tellement à la pâte dure que, pour connaître *sûrement* sa composition, il faut... la casser. On s'aperçoit alors qu'elle est plus grenue et moins résistante que la porcelaine de kaolin.

Pour le riche bourgeois du XXe siècle, la pâte tendre est le symbole d'une aristocratie abolie, dont il entrevoit à travers les tableaux et les Mémoires l'existence galante et dorée, et dont il a conscience de tenir le rang, puisqu'il boit, ou pourrait boire, dans les mêmes tasses qu'elle. Pour le gros public, la pâte tendre est quelque chose de légendaire et de mystérieux, qui ne se fait plus, même à Sèvres, parce que « les procédés ont été perdus à la Révolution », ou, disent d'aucuns, « parce que la mine est épuisée ». Pour le savant ou le manufacturier français du XVIIIe siècle, la pâte tendre fut le résultat d'efforts compliqués en vue d'imiter la pâte de Chine, dont le principal élément, le kaolin, nous était inconnu.

Plus tard on a donné le nom de « porcelaine artificielle » aux mélanges laborieusement cuisinés du génial Chicoineau, inventeur de la pâte tendre. Mais ce fondateur de la manufacture de Saint-

Cloud, vers la fin du règne de Louis XIV, ainsi que ses continuateurs, dépositaires de son « secret », à Vincennes, puis à Sèvres, entendaient bien fabriquer la véritable porcelaine, et même *la seule* digne de ce nom. Le chimiste Hellot, membre de l'Académie des sciences, écrivait en 1753 : « Le Saxe n'est pas une porcelaine, si ce n'est à l'extérieur; lorsqu'on le casse, on reconnaît que ce n'est qu'un émail blanc semblable à celui des peintres, mais plus dur. » Au fait, peut-on soutenir qu'il existe une porcelaine plus « naturelle » que les autres, puisque toutes sont des combinaisons d'argile et de sables à doses variées?

Mais ce qu'on peut affirmer c'est que, parmi tous les composés qualifiés aujourd'hui de « porcelaines », il n'en est pas dont la préparation exige autant d'ingrédients que la « pâte tendre ». Un manuscrit officiel, conservé à la bibliothèque de Sèvres, nous donne par le menu la recette des procédés et des matières mises en œuvre pour sa confection, « décrits pour le Roi, Sa Majesté s'en étant réservé le secret ». Il y entrait du « sel gris de gabelle » — c'est-à-dire commun, — de l'alun de roche, de la soude d'Alicante, du gypse de Montmartre et du cristal minéral. Le tout, mêlé avec du sable pilé, cuit et calciné, constituait la « fritte », la partie vitrifiée qui fournissait la transparence; tandis que le « corps », la plasticité, était représenté par du blanc d'Espagne et de la terre fine, ou grosse marne, tirée de la carrière d'Argen-

teuil. On l'additionnait de ce qu'on nommait « la chimie », dissolution gommeuse de colle de parchemin et de savon noir, chargée de procurer la ténacité et d'empêcher la gerçure.

Tel fut le « biscuit » ou porcelaine mate après cuisson. Une fois émaillée, la pâte tendre, par sa substance autant que par sa « couverte », se laissait, autrement et mieux que la pâte dure, pénétrer par la décoration. Les couleurs et l'or moulu se fixaient, s'incorporaient à son émail cristallin avec un glacé incomparable. Seulement cette pâte tendre était, au premier chef, anti-industrielle ; peu plastique et très pénible à façonner, à cuire, dangereuse même pour la santé des ouvriers, beaucoup plus coûteuse que la pâte dure, qui rivalisait avec elle depuis 1769 et finit par la supplanter en 1804.

Bien qu'il ait été maintes fois question de la ressusciter, aucun des projets formés en ce sens ne s'est jusqu'ici réalisé. Ils ont même perdu beaucoup de leur intérêt depuis la création, par MM. Vogt et Lauth, d'une nouvelle porcelaine à émail tendre, analogue à celui de la Chine et, comme lui, plus accueillant à la couleur.

Tandis que la France, vers 1700, venait d'imaginer cette « porcelaine de verre », œuvre exquise, mais produit d'élite, voué par son prix à ne jamais franchir le seuil des foyers modestes ; tandis que, partout en Europe, chacun avait, ou croyait avoir son secret, témoin ce Hollandais qui annonçait en 1724 dans le *Mercure de France* « une porce-

laine de papier pour raccommoder la véritable », un maître de forges saxon, chevauchant un jour aux environs de l'Aue, s'aperçut que sa monture s'empêtrait dans une terre pâteuse et blanchâtre. En l'examinant, il reconnut que cette substance, onctueuse au toucher, se réduisait facilement en une poussière impalpable, susceptible de remplacer avec avantage la farine d'amidon, alors utilisée pour le poudrage des perruques. Il mit son idée en pratique, et le nouveau produit, d'un ton neige immaculé, offert à bas prix, ne tarda pas à se répandre dans les principales villes de l'Allemagne du Nord.

Au même temps, un « faiseur d'or », ancien élève en pharmacie de Berlin, nommé Bœttger, accueilli en Saxe par l'Électeur-roi de Pologne, travaillait dans un bâtiment des remparts de Dresde, nommé le « bastion de la Jeune Fille », à la transmutation des métaux. D'une moralité douteuse, ce jeune homme de vingt-cinq ans, qui passait pour initié au Grand Art et avait eu celui de duper le roi de Prusse Frédéric-Guillaume, n'apportait peut-être pas grande conviction dans ses recherches ; mais son nouveau maître n'entendait pas raillerie et, ne voyant rien venir, s'impatientait. De sorte que Bœttger courait grand risque, si le prince poussait la chose au tragique, d'être pendu à la *potence dorée*, supplice réservé aux alchimistes fallacieux. La légende, — car peut-être n'est-ce qu'une légende, — veut qu'un matin Bœttger, en se coif-

fant, trouvât sa perruque plus lourde que de coutume. Son valet de chambre, interrogé, suggéra qu'elle devait ce supplément de poids à la poudre nouvelle, la terre d'Aue, près de Schneeberg. Frappé de ce mot, le chimiste se fait apporter une provision de cette substance et, après plusieurs expériences, reconnaît dans cette argile le fameux kaolin des Chinois.

En Chine, l'invention avait, paraît-il, coûté la vie à son auteur, le « dieu de la porcelaine », qui, pour réussir une cuisson, se jeta dans le four. En Europe, elle sauva l'inventeur. Quoiqu'il ne se porte plus de perruques poudrées, le kaolin n'en a pas moins conservé son rôle dans la toilette : nos parfumeurs en font aujourd'hui de la poudre de riz. Les papetiers l'introduisaient aussi dans leurs papiers ordinaires pour en diminuer le prix de revient, jusqu'à l'apparition de la pâte de bois, dont l'usage procure des résultats meilleurs.

Auguste II, sur le rapport d'une commission favorable, s'empressa d'acquérir le monopole d'exploitation du kaolin, enfermé, au fur et à mesure de son extraction, dans des tonneaux scellés du sceau de l'État que surveillaient des agents assermentés. Quoique nul, en dehors de la citadelle de Meissen convertie en fabrique, ne pût utiliser la précieuse argile « sous peine de mort », moins de dix ans après, les secrets s'étaient envolés, vendus par Bœttger lui-même, disent les uns, en tous cas successivement dérobés d'une ville à l'autre de l'Alle-

magne : le Hollandais Dupasquier séduit un « arcaniste » de Meissen et fonde, grâce à lui, la manufacture de Vienne (1818). Il est à son tour volé par Ringler qui crée les ateliers de Hœchst (1740). Ringler enfin, habile chimiste mais un peu ivrogne, est volé par Caspar Vegely qui le grise, profite de son ivresse pour prendre copie des recettes qu'il portait toujours sur lui et établit la fabrique de Berlin. Le Grand Frédéric lui fournit des ouvriers, enlevés en Saxe à la baïonnette.

En France, les recherches continuaient sans profit. Nos potiers blanchissaient l'argile avec du soufre, de l'arsenic, du nitre, du mercure précipité, du tartre et du sel marin. Tantôt la transparence était trop grande, tantôt la couleur trop bise. Réaumur, après analyse des céramiques chinoises, avait nettement établi quelle sorte de terre infusible convenait à la porcelaine ; seulement, cette terre, on ne la trouvait pas, jusqu'à ce qu'une dame Darnet, femme d'un chirurgien de Saint-Yrieix, eût ramassé, au cours d'une promenade, quelques poignées d'une matière savonneuse, qui lui parut pouvoir être économiquement employée pour la lessive. Son mari fit part de la découverte à un pharmacien de Bordeaux, qui eut l'idée de soumettre l'échantillon à la manufacture de Sèvres. C'était le kaolin, connu d'abord sous le nom de « terre lavée de Saint-Yrieix ».

III

Les Faïences.

Le kaolin, seul, n'est pas la porcelaine. — La faïence moderne en contient beaucoup. — Transparence, vitrification, blancheur. — Pâte dure de porcelaine : 83 p. 100 de kaolin. — Le feldspath et son rôle. — La craie de Bougival et le sable de Fontainebleau. — L'acier du couteau ne raye pas la pâte dure. — Elle se décore mal. — Les faïenciers modernes. — La faïence fine ou « ironstone ». — Décadence de Rouen et de Delf en 1800. — La manufacture de Lunéville; la dynastie des Keller de 1731 jusqu'à nos jours. — La porcelaine anglaise. — Le façonnage. — La « barbotine » et la « marcheuse ». — Trois sortes de procédés : le *tournage*, vieux de douze cents ans. — Comment s'obtiennent les gorges et les filets. — *Moulages* « à la balle » ; « à la croûte ». — La main du potier disparaît. — Les machines à assiettes. — Le *coulage*. — Le plâtre boit l'eau des pâtes liquides. — Pièces de « petit creux ». — Le coulage pneumatique. — Trois hommes pour une soupière. — La tasse à café classique dite « quarrée ». — Le « biscuit » méconnu. — Le « dégourdi » et les « gazettes ».

Le kaolin, à lui seul, n'est pas la porcelaine, puisque la faïence moderne en contient beaucoup et que l'ancienne pâte tendre n'en contenait pas. A lui seul, il ne saurait donner à la porcelaine deux de ses caractères distinctifs : la transparence et la vitrification. Mais il est indispensable pour la blancheur. De toutes ces terres grasses que le vulgaire nomme « argiles » et le chimiste « silicates d'alu-

mine, » le kaolin seul est pur. Dans ce laboratoire qu'est la nature constamment en travail, les roches de « feldspath », composées de silice, d'alumine et de potasse, se désagrègent. La potasse se dissout; elle est remplacée dans une combinaison nouvelle par de l'eau, qui ne s'évaporera qu'à 750 degrés de chaleur.

Tel qu'il se recueille en des gisements assez nombreux aujourd'hui en France, dans l'Allier, en Bretagne, dans les Pyrénées, surtout en Limousin, le kaolin est plus ou moins mélangé au feldspath dont il est issu. On les sépare soigneusement l'un de l'autre par des lavages, au sortir de la carrière. Ce ne sera pas pour longtemps, car le porcelainier ne peut pas plus se passer de feldspath que de kaolin. Celui-ci est l'élément onctueux et infusible, qui permet le façonnage en donnant la *plasticité*. Celui-là, fusible à haute température, donne la transparence à la pâte, comme l'huile à du papier. Un troisième élément, le quartz, ou sable siliceux, est indispensable ; il n'est ni plastique, ni fusible, mais permet de varier la composition et la rend solide. Avec trop de feldspath, les pièces se déforment à la cuisson et tombent; tandis qu'elles ont une teinte jaunâtre et manquent de translucidité avec trop de kaolin.

Les industriels de Limoges en mettent pratiquement de 40 à 50 p. 100 ; à Sèvres, jusqu'à 1880, la pâte dure en contenait 83 p. 100; la nouvelle aujourd'hui n'en contient plus que moitié, mêlée

à la craie de Bougival et au sable de Fontainebleau. L'ancienne, excellente pour le service de table, résiste à toutes les variations de température et l'acier du couteau ne parvient pas à la rayer ; mais elle se décore mal. La nouvelle pâte est plus tendre, mais fusionne mieux avec la couleur.

Sauf ces différences dans les proportions, les porcelainiers emploient les mêmes matières premières qu'il y a cent ans, lorsque Limoges, à ses débuts, ne comptait qu'une fabrique, vendue, le 13 vendémiaire an V, à deux ouvriers qui ne réussirent pas. Les faïenciers d'alors, au contraire, avaient, depuis deux siècles, lentement édifié leur industrie ; ils avaient produit des chefs-d'œuvre. Plusieurs s'étaient enrichis, anoblis même, témoin la permission donnée par la duchesse de Nevers, en 1638, à « noble A. de Conrade, faïencier, de tirer de la terre propre à faire de la vaisselle dans toutes les places communes des environs ». A Moûtiers, le dernier de la dynastie des Clérissy, maîtres potiers de père en fils depuis 1632, devint baron en 1750, puis comte de Trévans et portait d'argent à trois pinceaux de sable.

Pourtant cette industrie de la faïence a presque totalement disparu au XIX[e] siècle, remplacée par une industrie nouvelle qui n'a de commun avec elle que le nom. Ç'avait été un grand progrès, sur la terre cuite primitive, que d'envelopper les poreuses argiles, rouges ou grisâtres, d'un émail imperméable et opaque à base d'oxyde d'étain, qui

acquérait après fusion la blancheur et le poli. Les peintures « sur cru », auxquelles il se prêtait, cuisaient avec l'émail. Les traits risquaient de perdre un peu de leur finesse, de s'élargir ou même de se déplacer, lorsque la couche de farine métallique qui revêtait la pièce se transformait, par fusion, en un enduit glacé. Mais ces inconvénients étaient bien compensés par le flou précieux du décor et la douce harmonie des tons. La matière, toutefois, restait lourde, fragile et relativement coûteuse.

Pendant que sur le continent on s'occupait de la porcelaine, en Angleterre on perfectionnait l'ancienne « terre de pipe ». L'introduction du silex broyé rendait la pâte plus blanche et plus dure ; le vernis, grâce aux travaux de Wegdwood, devenait moins plombeux et plus résistant. Le traité de commerce de 1783 permit l'introduction en France de la « terre d'Angleterre ». La tradition veut que deux Anglais, les frères Leigh, victimes de la persécution religieuse dans leur pays, aient importé à Douai, vers cette époque, la fabrication de la faïence fine et que de chez eux soient sortis, un à un, les contremaîtres qui, à leur tour, créèrent les manufactures actuelles. Car presque toutes celles qui sont florissantes aujourd'hui sont modernes : celle de Gien a été fondée en 1820, celle de Choisy-le-Roi en 1804 ; tandis que dans les anciens centres renommés de Nevers, Strasbourg, Rouen ou Marseille, les patrons, fidèles à des méthodes vieillies qu'ils se

refusaient à changer, durent fermer peu à peu leurs fabriques.

A Rouen, on comptait 18 faïenciers en 1786 ; à la fin du premier Empire, il n'en restait plus. A la belle époque (1650), il se trouvait à Delft 43 manufactures occupant 10 000 ouvriers ; en 1764, il y en avait encore 29; en 1794, il n'en subsistait plus que 10. Il n'y en a qu'une aujourd'hui, elle est récente et l'on y fait... de la « faïence fine ». C'est aussi à cet « ironstone », ou pierre de fer, à ce « granitpearl », comme on l'appela d'abord, que s'est consacrée la seule des célèbres marques françaises de jadis qui ait survécu à l'ancien régime : celle de Lunéville, fondée en 1731, qui, depuis cent vingt ans, continue d'être dirigée de père en fils par les descendants de Sébastien Keller, son propriétaire d'avant la Révolution. Ici les générations nouvelles, immuablement attachées à la cité lorraine, à l'administration de laquelle elles président de par le vœu populaire, ont assez élargi les ateliers ancestraux pour faire aujourd'hui trois millions d'affaires et occuper 1 200 ouvriers ; mais ç'a été au prix de transformations radicales que la maison Keller et Guérin s'est maintenue et développée à Lunéville.

Blanche comme la porcelaine, comme elle composée de kaolin, de sable et de feldspath, et vitrifiée parfois comme elle, la « faïence fine », la seule à peu près qui se fabrique de nos jours, ne conserve son caractère que par la proportion d'argile étrangère ou champenoise qu'elle contient et

qui s'oppose à la transparence. Pour en faire une vraie « porcelaine », il suffirait, sans rien retrancher de ses autres éléments, d'y ajouter du phosphate de chaux, sous forme d'os de mouton, dégraissés, calcinés et broyés. Ce serait alors de la « porcelaine anglaise », suivant le type que créèrent chez nos voisins Spode ou Thomas Minton, qui n'a pas varié depuis un siècle. C'est en grande partie avec les squelettes des ruminants du nouveau monde que se fait la pâte des tasses où les Anglais boivent leur thé. Les os viennent en général d'Amérique ; leur qualité a grande influence sur la beauté de la porcelaine, dans laquelle ils entrent pour près de moitié. On a tenté de substituer aux os de mouton un minéral contenant du phosphate de chaux, mais jusqu'ici sans succès ; d'autant que déjà le bon marché des produits ainsi obtenus est extraordinaire.

Porcelaine ou faïence, le travail de façonnage est le même et exige les mêmes outils. La matière une fois dosée, la poussière sèche du quartz une fois mélangée, au sortir des moulins à galets, à la poudre collante du kaolin, et le tout délayé de façon à former une crème blanche, cette « barbotine » se raffermit au filtre-presse et va s'homogénéifier sous la « marcheuse ». Ainsi nomme-t-on le malaxeur, composé de lourds cylindres cannelés, tournant autour d'un axe, qui imitent le manège ancien de l'ouvrier. Une fois « marchée », la pâte se repose au « pourrissoir », non pas cent ans, comme on

croyait naguère que faisaient les Chinois afin de mieux assurer sa fermentation, mais quelques mois.

Elle est prête alors à devenir assiette ou pot à eau, statuette ou saladier. Elle le devient par des voies diverses : tantôt tournée, tantôt moulée, tantôt coulée, suivant le procédé le plus pratique. Le tour primitif, vieux de douze cents ans avant l'ère chrétienne, dont la tête ou « girelle » repose sur un axe vertical, traversé par le disque de bois qu'actionnait le pied de l'ouvrier, est depuis longtemps remplacé par des tours mécaniques. Le potier ébauche son œuvre en jouant avec la poignée de pâte qu'il caresse, allonge en boudin ou aplatit en crêpe, tandis qu'elle tourne sur la plate-forme devant lui.

Il faut que sa main soit sûre et qu'il serre très également; surtout il faut qu'il maintienne un accord parfait entre la vitesse de rotation de son tour et la vitesse d'ascension de ses mains pour éviter le « vissage », ces sillons plus ou moins apparents, dus à des pressions inégales, qui s'élèvent en spirales à partir de la base comme le pas d'une vis. Après une dessiccation appropriée, qui permettra de la raboter sans la réduire en poussière, l'ébauche passe au « tournassage ». Fixée sur le « mandrin » de bois qui la supporte, elle est dégrossie, taillée, découpée au calibre par ces « tournassins » d'acier qui l'égratignent au passage, la pèlent ou même lui tranchent doucement de longs copeaux de chair. C'est ainsi que s'obtiennent, sur la pâte à demi

molle, les gorges, les filets ou les moulures saillantes, avec une netteté supérieure à tout autre procédé.

Seulement ce procédé-là est cher et, de plus en plus, la main du potier disparaît devant le moule. Avec un modèle on faisait un moule autrefois ; on en fait cent aujourd'hui et de ces cent moules on tire des milliers d'exemplaires du même objet, tous pareils, suivant l'objectif visé par nos contemporains de la multiplication indéfinie des choses. Les pièces que l'on ne pouvait tourner parce qu'elles n'étaient pas rondes, et qu'il fallait pétrir à la main, sont maintenant moulées à la machine. On est parvenu à vaincre une difficulté considérée longtemps comme insurmontable : la fabrication mécanique des pièces ovales ou elliptiques, ayant deux axes inégaux.

Moulages « à la balle », « à la croûte » ou « à la housse », c'est-à-dire par l'introduction de la pâte à l'intérieur ou par son application à l'extérieur du gabarit, dont elle doit épouser les contours, se feront un jour sans doute à la presse, dans des moules métalliques qui aboliront alors le tournage. Dès à présent, avec les machines à assiettes, inventées par M. Faure, l'ouvrier n'a plus qu'à poser sur le tour la quantité de pâte nécessaire à la pièce et tout le façonnage se fait mécaniquement, sans intervention de l'homme.

Le coulage des porcelaines est fondé sur la propriété, que possèdent les moules en plâtre sec, de

boire l'eau d'une « barbotine », ou pâte liquide, dont la partie solide se fige d'elle-même sur les parois internes du moule et en prend exactement la forme. On vide ensuite l'excédent de cette crème de porcelaine. Au séchage, la pâte éprouve un retrait régulier qui permet de la démouler facilement. Sa minceur étant proportionnelle à la faculté d'absorption, c'est-à-dire à l'épaisseur des parois en plâtre, rien de plus simple que d'obtenir ainsi des tasses à thé, à café et autres pièces de « petits creux » extrêmement fines : ce qu'on nomme des « coquilles d'œufs ».

Avant les perfectionnements modernes, lorsqu'on entreprenait de faire un vase à collet rétréci et qu'il avait acquis la consistance voulue, à peine la barbotine inutile était-elle évacuée que la pâte mal raffermie, ne pouvant se supporter elle-même, s'affaissait, et la pièce était perdue. On imagina d'abord pour soutenir la pâte encore molle, jusqu'à ce qu'elle se consolide en séchant, d'injecter de l'air comprimé dans le vase au moment où s'écoulait la solution aqueuse. Ce système, par pression interne, obligeait à tenir le moule clos et ne permettait pas de voir comment se comportait la pièce en œuvre. Maintenant on fait au contraire le vide tout autour du moule, dans un espace clos soumis à l'action d'une machine pneumatique, et la différence atmosphérique qui en résulte, entre le dedans aéré et le dehors privé d'air, suffit pour maintenir la pâte adhérente aux parois du moule, quelles que

soient ses courbures, jusqu'à sa complète dessiccation. La faïence se coule comme la porcelaine, depuis l'invention, par un savant tchèque, du procédé consistant à additionner de silicate de soude la bouillie blanchâtre qui va prendre un corps.

Machines et coulages se sont tellement développés qu'il devient très difficile de trouver un ouvrier tourneur, capable de bien exécuter, avec le seul secours des mains, une pièce d'une certaine importance. Les derniers objets que l'on ait faits, que l'on fasse encore à la main, dans quelques ateliers, sont les pots de chambre et les soupières. A celles-ci trois hommes collaborent : un « presseur » fait le fond ; un tournasseur moule le haut sur mandrin ; un garnisseur prépare les anses et colle le pied. Le coulage comporte une fabrication intense ou du moins active, pour payer les moules coûteux et encombrants qu'il exige : grosse dépense dans une manufacture d'art comme Sèvres qui, depuis quelques années, abandonnant les anciens profils et les reproductions de l'argent et du bronze, a étudié plus de 140 modèles nouveaux, simples et purement « céramiques ». Le goût change souvent en fait de services de table, et peu de pièces jouissent d'une vogue aussi durable que la tasse à café cylindrique, dite « quarrée », parce que sa hauteur est égale à son diamètre. Elle passe pour être de style Empire, mais fut créée sous Louis XV, en 1745, par le dessinateur Duplessis et a depuis résisté au temps et à la critique.

Les reliefs donnés aux assiettes par l' « estèque », ou calibre mécanique, les « coutures » des objets moulés, doivent, avant la cuisson, passer au « rachevage ». C'est là que l'on rebouche les trous produits dans la pâte par la sortie des bulles d'air, que l'on pose les becs de théière ou les anses de coupe. C'est là aussi que les « répareurs » font les retouches et assemblent les différents morceaux, coulés ou moulés séparément, d'une même pièce. Or il est des groupes en biscuit qui exigent jusqu'à 200 moules.

Le « biscuit », ou pâte nue à l'aspect d'albâtre, dont le charme fut d'abord méconnu et que l'on ne se résigna, dans le principe, à vendre ainsi inachevé, que faute de pouvoir l'émailler et le peindre aussi bien qu'on le souhaitait, est l'état définitif de la plupart des statuettes. Pour les autres porcelaines, ce n'est qu'un état transitoire, entre le « dégourdi » et le « grand feu ». Les pièces, une fois prêtes pour la cuisson, sont placées dans des boîtes ou « gazettes » en terre réfractaire. Cet « encastage » est indispensable, parce que la porcelaine au four s'attendrit comme une pâte de guimauve et, pour fabriquer des étuis qu'une chaleur de 1 800 degrés ne fût pas susceptible d'amollir, la matière première, que l'on tire aujourd'hui d'Auvergne où elle coûte 13 francs les mille kilogrammes, se paya longtemps 200 francs en Eure-et-Loir, à la carrière d'Abondant.

IV

Cuissons et couvertes.

La mise au four. — Une tour de quinze mètres. — Laboratoire, « dôme » et « alandiers ». — Les pyromètres appréciant la chaleur jusqu'à 1 800 degrés. — Flammes « oxydantes » et « réductrices ». — Leurs qualités et défauts. — Les gazogènes. — Le four à tunnel demi-circulaire. — « Tresaillure » et « écaillage ». — Les couvertures en émail. — L'immersion et l'aspersion. — Comment se fait le « bleu de Sèvres ». — Décorations au « grand feu » ou à la « moufle ». — Avec quoi sont faites les couleurs de porcelaine. — L'allure du feu crée le celadon ou le rose d'étain. — Le « pourpre de Cassius ». — Le « service aux ducats ». — Procédés anciens et actuels de dorure sur porcelaine. — Les manufactures de Limoges. — MM. Charles et Théodore Haviland. — Les « chambrelans » de 1845. — Un peintre sur porcelaine danseur à l'Opéra. — La renaissance céramique vers 1865. — Découverte de la chromolithographie. — La plaie des « bons » à Sèvres. — Les bénéfices de la manufacture de Saxe. — L'impression et l'aérographe. — 20 000 assiettes par jour dans une seule usine. — Accroissement de la production et baisse des prix.

Ce nombreux matériel de « gazettes », de « cerces » ou boîtes sans fond et de « rondeaux » ou disques sur lesquels on place les pièces à cuire, sont une des charges onéreuses de la fabrication. On les dispose de manière à utiliser le plus de place possible dans le four, et plus ou moins près des foyers, suivant le plus ou moins de chaleur qu'il leur faut.

Les piles d'assiettes par exemple en exigent peu. Les pièces cuisent sur leur pied, lorsqu'il est assez solide pour les porter sans déviation, ou sur leur plus large ouverture. Cette installation de chaque objet dans sa « gazette », puis de chaque colonne de gazettes superposées et calées par une ouvrière spéciale, la « colombineuse », demande des précautions extrêmes. Il faut une symétrie parfaite entre les piles verticales, sur la sole du four, pour régulariser la cuisson et permettre la libre circulation des gaz.

Le four complètement rempli, on le ferme par deux murs de briques, enduits d'argile et séparés par du sable sec et fin. Tour ronde de 15 mètres de haut, aux murailles épaisses d'un mètre, divisée en deux étages de chacun une chambre ou « laboratoire » voûté, tel est le four moderne à porcelaines. Il est flanqué à sa base d'une dizaine de poches extérieures, régulièrement espacées à l'entour : les « alandiers » ou foyers, bourrés de houille, qui portent la température à 1 500 degrés dans la salle du rez-de-chaussée, à 1 000 dans la salle supérieure, le « dôme » ou « globe ». C'est ici que séjourne la pâte crue, avant l'émaillage. Sa première cuisson, sans être trop « tendre », ne doit pas être poussée au blanc ; elle y perdrait toute porosité et ne pourrait absorber l'enduit liquide dans lequel on la plongera.

Le chef-enfourneur a donc une lourde responsabilité. Une fournée manquée, en la supposant de

valeur moyenne, ce serait 12 ou 15000 francs de perdus, et il suffirait pour cela d'un moment d'inattention. Cependant, jusqu'à une date récente, il n'exista, pour diriger la marche du four, que des moyens empiriques : des « témoins » ou « montres », morceaux de porcelaine que l'on retirait de temps en temps. L'appareil de Wedgwood, fondé sur la puissance de contraction que subit l'argile aux températures de plus en plus élevées, avait fini par tomber dans l'oubli. C'est seulement il y a quinze ans que fut inventé par M. Le Chatelier, professeur au Collège de France, suivant la théorie proposée naguère par Becquerel, un pyromètre capable de mesurer les forces électromotrices de deux soudures semblables opposées l'une à l'autre. Cet instrument, dont la précision est due à de savantes recherches sur la nature des métaux qu'il convient de mettre en contact, permet aux industriels d'apprécier la chaleur exacte de leurs fours jusqu'à 1 800 degrés.

Il est aussi très important, pour être guidé dans le réglage des feux, de connaître à chaque moment l'intensité du tirage, dont dépend la combustion plus ou moins parfaite du charbon. Un appareil très simple, créé dans ces dernières années d'après le principe du manomètre de Kretz, est si sensible qu'on se rend compte avec lui d'une dépression de 1 centième de millimètre. Pour mener à bien une cuisson, il faut en outre être renseigné sur la nature des gaz qui circulent dans le four : grâce à la

découverte de l'appareil Orsat, la composition chimique de ces gaz, qui exigeait précédemment une analyse de laboratoire, est déterminée en quelques minutes dans la salle même des fours.

Or ici la « qualité », si l'on peut dire, de la flamme a tout autant d'importance que l'intensité de la chaleur. Suivant le combustible employé et suivant qu'il circule plus ou moins d'air dans le four, la flamme peut être « oxydante » ou « réductrice ». Pour la cuisson des anciennes faïences, par exemple, on n'a jamais pu employer la houille, parce que sa flamme est susceptible de devenir « réductrice », de réduire, c'est-à-dire de ramener à l'état métallique, les oxydes d'étain qui constituaient leur émail. Au contraire, la flamme oxydante communique à la porcelaine une transparence brune, ce qu'on nomme « le jaune » ou « l'enfumage », défaut tellement grave qu'il peut perdre quelquefois des fournées entières.

La houille d'ailleurs donne à volonté une flamme « oxydante », lorsque l'oxygène, l'air, largement introduit par le foyer, domine dans les produits de la combustion ; ou « réductrice », lorsque le combustible, en excès, forme de l'oxyde de carbone ou des carbures d'hydrogène. Seulement, en ce dernier cas, les gaz incapables de brûler faute d'air, ne donnent pas de calorique ; et si l'ouvrier habile ne savait pas, d'abord faire marcher son four à l'une ou l'autre allure, ensuite obtenir l'atmosphère neutre, ni réductrice, ni oxydante, qui donne le

maximum de température sans influer sur la pâte, il n'arriverait jamais à cuire convenablement sa porcelaine. La difficulté, en cette partie de la fabrication, ne tient pas tant, comme on le verra tout à l'heure, à la pâte elle-même qu'aux couleurs employées à sa décoration.

Les différents métaux qui entrent dans la composition de ces peintures, sur ou sous émail, se comportent au four chacun à sa manière. L'on est parvenu toutefois à donner tour à tour, à chacun d'eux, les traitements opposés qui leur conviennent : la manufacture royale de Berlin a trouvé récemment la marche à suivre pour développer industriellement, *dans la même cuisson, sur une même pièce*, le rouge sang de bœuf ou rouge de cuivre, qui exige un feu réducteur, et le jaune d'urane qui ne se produit que dans un milieu oxydant.

Ces changements d'allure de la flamme sont devenus faciles et presque instantanés, depuis l'application des gazogènes à la céramique. Le four que j'ai décrit tout à l'heure, parce qu'il est encore en usage dans la plupart des manufactures, sera demain en effet un outil arriéré. Les usines nouvelles, ou soucieuses du progrès, lui ont déjà substitué le four « à circulation » ou four continu chauffé au gaz. Ce dernier, par sa construction autant que par ses combustibles, diffère complètement des anciens types, avec lesquels l'air chaud qui s'échappe par la cheminée, pendant la cuisson, et celui que dégagent les gazettes encore rouges, pendant la durée du

refroidissement, était totalement perdu. Les porcelainiers et faïenciers avaient depuis longtemps cherché sans succès à en tirer parti.

Il est pleinement utilisé par le nouveau four, tunnel demi-circulaire dont la sole mobile glisse sur de petites roues. A mesure qu'une section de cette piste ronde en terre réfractaire, qui porte les pièces à cuire, s'engage dans la galerie souterraine et se rapproche du foyer central, une autre section, portant les pièces déjà cuites et en partie refroidies, sort par l'autre extrémité du tunnel. L'air indispensable à la combustion décrit une courbe contraire; il s'échauffe, à son entrée, sur les produits brûlants qui viennent d'être cuits et, après avoir traversé le foyer, commence à cuire ou à sécher, en sortant, les produits qui attendent leur tour. De là grande économie ; d'autant plus qu'en substituant la flamme du gaz au chauffage direct par le charbon, on peut utiliser des combustibles inférieurs et de bas prix, des lignites, de la tourbe, voire des pommes de pin.

C'est durant la deuxième et dernière cuisson que doit se faire, pour les porcelaines et les faïences, l'accord entre la pâte et la « couverte ». Si la couverte se contracte sur une poterie pendant le refroidissement plus que la pâte, il y aura « tressaillure » ou craquelé, — défaut dont les Chinois ont su faire un agrément ; — si elle se contracte moins, il y a « écaillage », elle se soulève. La science a depuis peu aplani les difficultés que rencontrait, de ce chef, le faïencier, par des travaux précis sur

la dilatation irrégulière du sable, ou quartz, employé par lui.

La « couverte » ou émail est sans contredit la partie la plus délicate de l'art céramique ; elle doit s'étendre sans « retirements » ni « bouillonnures ». Trop fusible, elle pénétrerait dans la pâte, et la glaçure deviendrait terne, « ressuyée » ; trop dure à fondre, elle se recouvre de petits trous que l'on désigne sous le nom de coque d'œuf. L'émaillage des grès communs, de ceux dont on fabrique des tuyaux et des cruchons, s'opère simplement par la volatilisation du sel marin jeté dans les fours à la fin de la cuisson. La couverte des faïences modernes est une glaçure transparente, faite d'acide borique, de feldspath et de plomb, en tout semblable à celle des porcelaines anglaises. A Limoges, on ajoute au feldspath et au quartz broyé des tessons de porcelaine cuite et un peu de kaolin cru.

Partout ailleurs, en Europe aussi bien qu'en Chine, on met dans la couverte jusqu'à 16 p. 100 de chaux ; ce qui l'expose aux rayures de l'acier, mais la rend plus accessible au décor parce qu'elle n'a besoin, pour cuire, que de 1 350 degrés de chaleur. La couverte, composée, moitié d'eau, moitié de matières solides finement broyées, ressemble au moment de son emploi à du lait fraîchement trait. Trente ou quarante secondes durant on y plonge les petites pièces ; les grosses séjournent une minute ou quatre-vingt secondes dans ce bain, au sortir duquel on fait la retouche en régularisant l'épaisseur

du dépôt. Au lieu de l'immersion, les Chinois procèdent par aspersion ; Sèvres fait de même pour les couvertes colorées qui s'y posent maintenant à l'aide d'insufflateurs. Quant au « bleu de Sèvres », ce célèbre enduit s'étend par couche au pinceau, parce qu'il se superpose à un émail déjà cuit au four.

La peinture s'exécute aussi, tantôt sur pâte crue, — c'est la décoration au « grand feu », — tantôt sur biscuit ; en ce cas, une fois l'œuvre terminée, on la revêt d'une « couverte » qui, dans la moufle, entre en fusion et active les couleurs. Les moufles sont des fours de très petites dimensions, sortes de boîtes à étages, en terre réfractaire, posées chacune sur un fourneau. C'est le « petit feu », — 600 à 1 000 degrés, — qui dépasse rarement le point de fusion de l'argent, 935 degrés. Il suffit à cuire la couleur, à la fixer et ne risque pas de la dissoudre.

Les couleurs de porcelaine sont un mélange de divers métaux avec des fondants à base de sable, de minium et de borax : le cobalt donne les bleus dont on varie le ton par l'addition d'oxyde de zinc ; le nickel fournit des nuances violâtres ; le jaune de Naples vient de l'antimoine de plomb, le vert de l'oxyde de chrome, pur ou combiné à l'aluminium. Avec la mousse de platine on obtient du gris et avec l'iridium du noir. De ces mixtures, amenées à un grand état de ténuité pour se laisser manier au pinceau, on exige autant que possible, avant leur emploi, le ton qu'elles prendront après la cuisson.

Mais ce ton parfois, comme on l'a dit plus haut, dépend de l'allure du feu : le céladon, issu du fer, ne s'affirme qu'avec la flamme réductrice ; tandis que, seule, la flamme oxydante crée le brun de manganèse ou le rose d'étain.

L'élaboration de tel alliage qui, pour nos céramistes contemporains, n'est qu'un jeu, semblait fort compliquée à leurs arrière-grands-pères : le « pourpre de Cassius, » dissolution d'or précipité par le protochlorure d'étain, passait naguère pour devoir être exclusivement fabriqué avec certains ducats d'Espagne. Le « service aux ducats », dans la vieille faïence de Lunéville, tire son nom des pièces d'or remises au chimiste qui savait l'art de transmuer cette monnaie en peinture. Quant à l' « or brillant » à 1 000 francs le kilo, ce fut jusqu'à nos jours le monopole d'une famille allemande, qui possédait le secret de tenir ce métal, liquéfié, en suspension dans du baume de soufre.

L'or, en effet, pour s'appliquer sur la porcelaine, doit être absolument fluide. Mais, au lieu de l'employer battu en feuilles et broyé ensuite avec du miel, comme nos ancêtres, nous le dissolvons dans l'eau régale, — acides chlorhydrique et nitrique mêlés. Puis on le revivifie en forme de poudre brune, impalpable, sous l'action de la couperose verte, — sulfate de protoxyde de fer, — à raison de 100 grammes d'or par 10 litres de liqueur. Enfin, pour le coller à l'émail pendant la cuisson, on y ajoute un corps facile à fondre : l'oxyde de

bismuth. L'or ne prend son éclat métallique, au sortir de la moufle, que par le « brunissage », frottement prolongé à l'agate, à la sanguine ou autre pierre dure.

Ni l'or ni ses dérivés, tels que les roses au carmin, ni d'ailleurs la plupart des oxydes colorants, ne supportent les hautes températures. La palette du « grand feu » est donc très restreinte. Malheureusement, la porcelaine dure, après avoir subi ce grand feu, est impénétrable. La décoration qu'elle reçoit ensuite garde, après cuisson à la moufle, l'aspect de pains à cacheter adhérant à la surface ; souvent elle reste mate et opaque. Toutes différentes sont les peintures chinoises : jaune d'anguille ou « foie de mulet », « poil de lièvre » ou « thé en poudre », aubergine, poirier du Japon ou « bleu du ciel après la pluie », ces couleurs aux noms conventionnels prennent, sous l'émail des Célestes, une transparence pure et vibrante. C'est que leur couverte calcaire est plus tendre et leurs fours moins chauffés. Sèvres et Berlin imitent depuis peu les Orientaux, mais l'industrie privée reste fidèle à la pâte dure.

Limoges ne peut oublier qu'elle dut à cette pâte son succès, lorsqu'un commissionnaire en marchandises à New-York, entre les mains duquel une tasse de fabrication française était tombée, reconnut la supériorité de notre émail plus résistant que celui des produits anglais. Cet Américain, dont les fils rivalisent aujourd'hui à la tête de deux de nos

plus importantes manufactures, — les maisons Charles et Théodore Haviland, — traversa l'Atlantique, — c'était un voyage en 1839, — pour s'entendre avec les porcelainiers de notre pays. Une fois à Paris, il eut quelque peine à apprendre que la tasse qu'il avait vue venait de Limoges et, une fois à Limoges, au lieu d'y trouver une organisation prête à répondre à ses demandes, il se vit en présence d'une dizaine de petites « fabriques » que l'on nommerait aujourd'hui des « ateliers ».

Celles-ci ne faisaient alors que le « blanc » et travaillaient exclusivement pour le compte de grands marchands parisiens, propriétaires des modèles, qui les faisaient décorer sur place suivant les ordres de leurs clientèles par des artistes en chambre. Parmi ces « chambrelans », — c'était leur nom, — se distinguaient Schœlcher, père du futur député de la troisième République, et Boucot, qui joignait à sa profession de dessinateur et graveur « au bruni », où il était passé maître, celle de danseur à l'Opéra en 1845. Ils peignaient sur commande, suivant la mode de l'époque, l'apothéose d'Anacréon, l'enterrement d'Atala ou des portraits officiels au fond des assiettes à potage et, sur les saladiers ou les saucières, ils représentaient des marines exaspérées, des vues de châteaux et des chevaliers armés de pied en cap.

C'était le temps où les faïences interprétaient les fastes de l'histoire militaire, sociale et politique ; où Fleur-de-Marie, le Chourineur et tous les héros

des *Mystères de Paris*, des *Trois Mousquetaires* et des chansons de Béranger, alternaient avec le maréchal Bugeaud et Abd-el-Kader, le tout aggravé de légendes belliqueuses ou attendries. Lorsque, parvenu à l'apogée, incapable d'aller plus loin, le mauvais goût déclina et que commença la renaissance céramique, vers le milieu du second Empire, avec Avisseau et les frères Deck, la peinture sur porcelaine fut sérieusement atteinte par la découverte de la chromolithographie.

Des dîners du « pique-nique » chez Th. Deck, où les convives, plus tard illustres, comme Bartholdi ou Harpignies, étaient tenus, non seulement d'apporter leur plat, mais surtout de le peindre, devait sortir un renouvellement artistique ; mais de la « décalcomanie », innocente récréation tout d'abord, une révolution industrielle allait procéder.

Sèvres, sous une impulsion nouvelle, a, depuis vingt ans, échappé à l'obsession de faire des vases de plus en plus larges, de plus en plus hauts. Malgré les servitudes d'État qui pèsent sur lui et lui font payer chèrement la subvention, sans laquelle une fabrique d'art ne peut vivre ; malgré la plaie des « bons », ces concessions gratuites de porcelaines avec quoi les personnages ministériels rémunèrent divers services, et qui, négociés et revendus à vil prix par leurs donataires primitifs, — chanteurs ou danseuses, — vont échouer dans les grands bazars ; malgré les dons et cadeaux aux loteries, œuvres de bienfaisance et concours de toute sorte

qui, bien que vulgaires, constituent par leur nombre une charge annuelle de plusieurs centaines de mille francs et une production commerciale dénuée d'intérêt, malgré tout cela notre grand établissement national se montre soucieux du rôle qui lui incombe d' « entraîneur » de la céramique.

Il a changé sa technique et s'efforce, dans ses recherches de décors, d'imiter la nature. Par là, il fait de la porcelaine, non plus un accessoire sur lequel on fixe plus ou moins bien une peinture, mais une matière précieuse enrichie par des couleurs faisant corps avec elle. Sèvres, en effet, est avant tout *une école*. Comparé à celui d'autres manufactures d'État, son personnel ouvrier est des plus restreints; il n'a pas 30 décorateurs, tandis que Meissen, en Saxe, en a 300, parmi lesquels des femmes payées 12 centimes et demi pour l'assiette bleue unie, et qui en peignent trente par jour. Aussi Meissen rapporte-t-il un bon revenu à son royal propriétaire; les amours joufflus dans leur cadre rocaille, les marquises mignardes, à hauts talons, enguirlandées de fleurs, les bergères nourries de roses, à la chair épanouie jaillissant du corsage, auxquels ce souverain reste invariablement fidèle, lui procurent un bénéfice moyen d'un million, le double du budget tout entier de Sèvres.

Partout ailleurs, le peintre « sur porcelaine » se fait de plus en plus rare. Les fleurs de quelques faïences sont coloriées à la main, suivant un cadre d'avance imprimé en noir; en général le spécialiste

est remplacé par l' « aérographe » ou par la machine à décalquer. L'aérographe, au moyen de l'air comprimé, vaporise et distribue mécaniquement la couleur sur la pâte. C'est un procédé plus soigné mais plus coûteux que l'impression. La presse à cylindres tire facilement 200 chromos à l'heure, en feuilles minces comme du papier à cigarettes qui, appliquées ensuite sur des assiettes, y déchargent leur dessin. Une cuisson sommaire, à 700 degrés, suffit au dégraissage, brûle l'huile et sèche la couleur.

Celle-ci ne peut être mise en quantité suffisante pour résister à la lente cuisson de la couverte dans les anciens fours. Elle se posait donc sur émail cuit et restait par là même peu brillante ; maintenant, grâce aux fours continus, plus rapides, elle s'imprime directement sur biscuit, — du moins pour les faïences, — que l'on recouvre ensuite d'une nappe d'émail uniforme et glacée.

Chacune de ces découvertes, chacun de ces progrès de fabrication, dus à la physique, à la chimie, à la science de l'ingénieur, qui peu à peu transformaient l'industrie céramique, ont eu pour conséquence un accroissement énorme de la production depuis vingt-cinq ans. Elle a doublé de 1880 à 1890 et doublé encore de 1890 à 1905. Cependant, évalués en argent, les chiffres accusent une hausse beaucoup moindre : c'est que chaque objet a singulièrement baissé de prix. Limoges compte aujourd'hui 40 manufactures, dont une

seule fabrique chaque jour 20 000 assiettes et pièces rondes diverses. Il en résulte un supplément de bien-être pour la classe la plus nombreuse, celle qui ne connaîtra l' « assiette au beurre » que par ouï-dire et n'y mettra jamais la main. Mais, puisque la loi de nature oblige l'humanité à manger son pain à la sueur de son front, c'est quelque chose de le pouvoir manger dans une assiette propre.

CHAPITRE XXIII

TAPIS ET TAPISSERIES

I

Les tapisseries sous l'ancien régime.

Le plus vieux et le plus récent de tous les objets d'ameublement. — Bon marché moderne du tapis. — Renchérissement de la tapisserie. — Elle est inaccessible aux trames de l'usine. — Deux millions de francs offerts pour une tenture de cinq pièces des Gobelins. — L'usurier de l'Avare de Molière paraît offrir ses tapisseries à perte. — Prix payés par Louis XIV aux Gobelins, en monnaie de nos jours, pour le mètre carré. — Prix payés par Charles-Quint, au XVIe siècle, pour les tapisseries exposées à Paris en 1900. — La matière influait sur le prix des tissus, autant que le travail. — Ecart sans cesse croissant entre la tapisserie, de haute et basse lice, et les autres tissus. — L'ouvrier, en un an, n'avance pas autant que la machine en un jour. — L'application ancienne et défendue de la peinture aux visages. — Les ouvriers tapissiers et leurs salaires. — Les tapissiers d'Aubusson sous Louis XV ; misère des ouvriers. — Les Gobelins travaillent à perte au XVIIIe siècle.

De tous les meubles le tapis est à la fois le plus vieux et le plus récent, suivant les latitudes ; le

premier ou le dernier mot de l'ameublement ; luxe nouveau pour les peuples à qui rien ne manque, nécessité immémoriale pour les peuples qui manquent de tout. Chez les pasteurs de l'Orient, il remonte au déluge ; chez les ouvriers de l'Occident il remonte à l'exposition de 1878. Là-bas, sous la tente, il joue le rôle de lit et de siège ; ici, dans la chaumière ou la chambrette, il joue le rôle d'ornement.

Au contraire du tapis qui, par son bon marché d'hier, est devenu le superflu des petits, la tapisserie est devenue la prédilection des grands depuis son enchérissement contemporain. Elle aussi avait été une commodité pour le moyen âge, avant d'être promue au rang de somptuosité par les temps modernes. Elle frayait, dans les demeures féodales, avec les coffres portatifs, les lourdes chaires, les bancs de bois et les carreaux d'étoffes et, tendue autour du lit de son maître, elle le garantissait du froid. Plus tard, clouée au mur, elle réchauffa seulement les yeux.

A notre époque d'art mécanique et d'imitation de tout pour tous, elle grandit dans sa fière solitude d'unique tissu indompté par l'industrie, parce qu'elle demeure inaccessible aux trames aveugles de l'usine.

Issue, aujourd'hui comme jadis, de la seule main humaine, lorsque le travail humain est, entre toutes les marchandises, celle qui, de nos jours, a le plus augmenté de prix, la tapisserie — la tapisserie neuve du moins — devait voir croître sa valeur

vénale en proportion de la hausse des salaires. Mais elle a ce privilège de vivre autant que les chênes ou les patriarches, de rester jeune pendant deux siècles, d'embellir encore en vieillissant et de résister si bien au temps, qui tout efface, qu'en se fanant même elle se revêt d'attraits nouveaux : Ses fautes de dessin, si elle en avait, se corrigent avec l'âge, ses nuances s'estompent et s'harmonisent; elle garde, en s'éteignant, un charme, une dignité incomparables.

Ainsi douée par le destin, la tapisserie est d'autant plus appréciée qu'elle a jeté déjà ses premiers feux et traversé, avant de venir jusqu'à nous, quelques générations d'hommes. Aux yeux des connaisseurs sa durée ajoute à son mérite, et son mérite, aux yeux des riches payeurs pour qui la cherté est un aimant irrésistible, est beaucoup multiplié par les enchères qui l'attestent. Deux et trois cent mille francs sont, depuis quelques temps, les taux ordinaires d'une tenture authentique des Gobelins, bien conservée et de belle dimension, remontant au XVIIIe siècle. Tel châtelain de Normandie a refusé récemment l'offre de deux millions, pour une suite de cinq pièces d'après Boucher, garnissant les murs de sa salle à manger. Il en voulait un peu davantage.

Lorsque l'usurier, dans l'*Avare* de Molière, prétend compter pour 3 000 livres à l'amoureux Cléanthe la tapisserie représentant « les Amours de Gombaud et de Macée », avec « le lit à bandes

de point de Hongrie, appliquées fort proprement sur un drap de couleur olive », la « grande table de bois de noyer qui se tire par les deux bouts », les « trois gros mousquets avec les fourchettes assortissantes », et autres ustensiles jusques et y compris « la peau d'un lézard de trois pieds et demi, remplie de foin, curiosité agréable pour pendre au plancher d'une chambre », il nous semble vraiment que cet honnête ancêtre de Gobseck y perd, qu'il fait un mauvais marché; la tapisserie seule pouvant bien valoir les 3 000 livres — soit 10 000 francs actuels.

Au temps de Molière, Louis XIV payait aux Gobelins les pièces de l' « Histoire du Roi » sur le pied de 400 livres l'aune, ce qui correspond à 910 francs le mètre carré. Mais c'était un prix exceptionnel; les « Batailles d'Alexandre » ou les « Éléments » ne valaient que 210 à 230 livres et la suite des « Actes des Apôtres » ne coûtait que 200 livres l'aune — 405 de nos francs pour le mètre carré. Ce dernier sujet était fort prisé et souvent reproduit. Mazarin, quelques années auparavant, avait fait mettre ses armes sur trois pièces d'une tenture des « Apôtres », dont il fit présent à don Louis de Haro à l'occasion du mariage royal.

Si le Roi-Soleil, qui fit faire en trente ans aux Gobelins (1667-1697), 101 tentures comprenant 824 tapisseries, avait dû les payer un prix approchant de celui auquel nos marchands d'antiquités

les cèdent aux Américains d'aujourd'hui, ou de celui qu'elles atteignent à l'hôtel Drouot dans les ventes bien entraînées, ce pauvre prince eût été fort embarrassé. Heureusement elles ne lui revenaient, l'une dans l'autre, *en monnaie de 1905*, qu'à environ 14 000 francs la pièce. Encore les trouvait-il trop chères, et restreignit-il ses commandes pendant la guerre de la ligue d'Augsbourg.

Cent vingt ans plus tôt (1549), Charles-Quint payait un moindre prix, pour la tenture de la « Conquête de Tunis », exécutée pour lui à Bruxelles par le maître Guillaume de Pannemaker, conservée depuis lors à Madrid, et dont on a pu admirer quelques spécimens à Paris, au Pavillon Espagnol, lors de la dernière Exposition universelle en 1900. Cette tapisserie, à 12 florins de Flandres l'aune carrée de Bruxelles, coûtait à l'empereur — d'après le pouvoir relatif de l'argent, ainsi que tous les prix contenus dans ce chapitre [1] — quatre cents francs le mètre carré, en monnaie de nos jours. Chacune des douze pièces de cette tenture, ayant environ (104 aunes de 0,490 d. c.) 51 mètres, revenait ainsi à 20 800 francs actuels. Les tapisseries des Gobelins, sous Louis XIV, n'avaient en moyenne que 24 mètres carrés ; elles étaient donc beaucoup plus chères.

[1] Pour les monnaies de Flandres au XVIe siècle, voyez le tome Ier, p. 483, de mon *Histoire économique de la Propriété, des Salaires, des Denrées,* etc.

Ce mot de « tapisserie », que nous employons encore indistinctement pour désigner la tapisserie « au point », ouvrage de dame fait sur un canevas, et l'œuvre de haute et basse-lice, avait souvent pour nos pères un sens plus vaste. Ils s'en servaient pour désigner toute étoffe servant à tendre les murs. Telles étaient les « bergames », qualifiées au XVIIe siècle de « tapisseries de la rue Saint-Denis ». La tapisserie proprement dite n'éveillait pas, comme aujourd'hui, l'idée d'un tissu exceptionnel et hors de pair dans l'ameublement.

Tous les tissus étaient chers, parce que tous étaient longs à fabriquer. La matière dont ils se composaient — soie ou laine — influait sur leur valeur, autant que le travail qu'ils représentaient : un damas broché, un velours ciselé, un satin richement brodé, étaient plus précieux, il y a trois ou quatre cents ans, qu'une tapisserie commune en laine. De ces dernières il s'en faisait un peu partout. Elles étaient de vente courante, chaudes, solides à l'usage et abordables pour la bourgeoisie. C'était un cadeau raisonnable, et non pas une folie que l'achat suggéré par M. Guillaume à Sganarelle d'une « belle tapisserie de verdure ou à personnages, pour mettre à la chambre de sa fille afin de lui réjouir l'esprit et la vue ». Il est vrai que M. Guillaume était marchand de tentures, comme M. Josse était orfèvre; mais, avant l'invention du papier peint, il n'était point d'autre

habillement que la tapisserie, pour cacher la nudité des murs.

Avec le progrès moderne du tissage, l'abîme alla se creusant de jour en jour entre les étoffes artistiques, naguère les plus compliquées de façon ou de la plus riche substance, offertes à des prix sans cesse décroissants, et la chaîne de la tapisserie, immuable dans ses procédés, qui se recouvrait de trames savantes aussi lentement que jadis, mais de plus en plus chèrement, par suite de la hausse de la main-d'œuvre. Suivant la difficulté du dessin et la finesse du point, l'ouvrier tapissier avance plus ou moins vite, mais il n'avance pas en un an autant que la machine en un jour.

En fait de tapisserie, l'exemple mémorable de Pénélope fournit un type de fraude, capable de retarder l'achèvement de l'ouvrage ; mais d'artifice susceptible de le hâter, nul jusqu'ici n'en a découvert. Aux temps prospères de cette industrie, lorsque les Flandres sous Philippe II se livraient à une production intense, pour fournir à tout le continent des échantillons de valeur graduée ; lorsque, dans les seuls environs d'Oudenarde, 12 à 14 000 ouvriers vivaient de la tapisserie, on essayait bien de tricher un peu sur les problèmes du modelé, en nuançant les figures des personnages au moyen de substances liquides. Un édit de 1525 avait interdit cette pratique aux fabricants de Bruxelles ; et ces fallacieux « repeints » devaient être de tout temps assez usités, car nous voyons la même prohibition renou-

velée, dès le moyen âge, en différents pays. De même il est souvent spécifié, dans les commandes des tapissiers, que ceux-ci ne devront pas « employer de peinture pour les carnations et les visages ».

On faisait alors aux Pays-Bas des verdures « étoffées d'animaux » pour trente-huit francs de notre monnaie le mètre carré — 18 sous 2 gros l'aune d'Enghien (1524). A Paris, on en livra plus tard à 4 écus d'or l'aune française — c'est-à-dire à 55 francs de nos jours le mètre carré — pour la décoration de la salle des États de Bretagne, et le cardinal de Bourbon obtenait encore à meilleur marché — 110 sous tournois l'aune, soit 40 francs actuels — des tapisseries qu'il destinait à l'abbaye de Saint-Denis.

Ces derniers chiffres, rapprochés du salaire moyen des ouvriers à la même époque, prouvent que les tentures auxquelles ils se rapportent devaient être des plus communes. Pour arriver à les céder à ces prix de 55 et 40 francs *de nos jours*, qui, *intrinsèquement*, à l'époque, étaient trois fois moindres, tout en payant leur laine et en se réservant quelque profit, il fallait que les patrons y employassent des femmes et des apprentis à peine rétribués. Lorsque l'on exigeait un travail plus soigné, et de la soie dans les parties claires, le mètre carré montait à 148 francs — 12 écus sols l'aune carrée — comme on le voit en 1584, pour les tapisseries destinées à l'église Saint-Merry,

dont le contrat de fabrication existe encore au musée Carnavalet.

Il y avait des « tapissiers » à tous prix : François Ier allouait 160 et 240 francs de notre monnaie, par mois, — 10 à 15 livres — à ceux qu'il avait fait venir à Fontainebleau. L'archiduc-roi d'Espagne donnait aux siens, à Arras, 7 francs par jour en 1501 et, cent ans plus tard, à Bruxelles, des « réparateurs » à la journée sont payés 10 francs d'aujourd'hui. C'étaient des artistes ; tandis que la vicomtesse de Rohan en entretenait au xve siècle qui, nourris sans doute dans son château, ne lui revenaient pas à 2 francs par jour. Sous Louis XV, il s'en trouve, dans le midi de la France, qui reçoivent 3 et 4 francs. Ces « tapissiers » là sans doute étaient plutôt des ouvriers en meubles, non des « bas-liciers », tels que ceux d'Aubusson et de Felletin, où cette industrie s'était maintenue et ne rapportait plus de quoi vivre au xviiie siècle.

Le commerce des tapisseries, écrit en 1743, M. de Bonneval, inspecteur des manufactures, « retient les fabricants de ces localités dans une médiocrité surprenante et les ouvriers dans la plus profonde misère qui se puisse imaginer. Ils ne sont nourris à suffisance, d'un pain de *tourte* où le son est joint au grain pour former plus de volume, ni logés à peu près pour se garantir des injures du temps. La plupart sont couchés sur une poignée de paille et leurs habillements excitent la compas-

sion. Il semblera peut-être que cette description est exagérée, mais elle contient la vérité la plus exacte. Il n'y a point de fabrique dans le royaume où les ouvriers soient aussi misérables, quoique le métier exige presque autant de travail d'imagination que du corps ».

On n'a pas de peine à croire les assertions qui précèdent lorsque le même fonctionnaire nous fait connaître que les « très bons » ouvriers d'Aubusson gagnaient 7 à 8 sous, les « médiocres » 5 à 6, les « faibles » 4 à 5 sols... ; or le pain *blanc* valait 2 sous la livre. Le bas prix des tapisseries expliquait cette situation lamentable et il est vrai que les tentures d'Aubusson, à 30 et 40 livres l'aune, — 75 francs le mètre carré — n'étaient pas d'une exécution bien merveilleuse. Mais les Gobelins eux-mêmes avaient baissé leurs prétentions.

Le duc de la Roche-Guyon possède, dans ses archives, le mémoire soldé par son aïeule la duchesse d'Anville en 1765, à la manufacture royale, pour une suite de cinq panneaux de « l'Histoire d'Esther », d'après de Troy, qui n'ont pas cessé, depuis lors, d'orner le grand salon de la demeure historique qui lui appartient. Le prix était de 383 livres l'aune — 680 francs le mètre carré en monnaie actuelle — très avantageux... pour le directeur des Gobelins, qui n'avait pas souvent l'occasion de traiter des affaires pareilles. Les 2616 aunes de tapisseries, exécutées pendant les trente-trois années de l'administration de Neilson, parmi lesquelles figurent

ces admirables tentures d'après Boucher, Coypel ou Van Loo, que l'univers se dispute à prix d'or, furent payées à ce chef d'atelier par Louis XV, son royal et presque unique client, sur le pied de 440 francs actuels le mètre carré. Louis XIV, on l'a remarqué, était plus magnifique.

II

Abandon et renaissance de la tapisserie.

Générations mal meublées et mal habillées. — Les portraits, laine et soie, des princes régnants et de leur famille. — Des Gobelins authentiques à 25 francs le mètre carré en 1852. — De 500 francs, à 140 000 francs, et à 1 million. — Les « rentraitures ». — Personnages qui n'ont plus de laine sur le dos ni de couleurs sur les joues. — La tenture « des Indes » du gouvernement de Malte. — Les Gobelins, Beauvais, Aubusson. — Regardez l'envers. — La production n'augmente pas. — Comment se font la haute et la basse lice. — Prix des matières premières. — Laines anciennes et modernes. — Le choix des modèles. — Les « précisions » et les « effets ». — Mariage des fils. — Le « coloris de tapisserie ». — Lutte entre les tapissiers et les peintres de modèles. — 70 couleurs dans l'« Histoire du Roi » au lieu de 1 000. — Le disque ; l'orangé « à trois de rabat ». — Production de 1m,21 de tissu par tête et par an.

Avant de voir se lever le jour de son nouveau triomphe, la tapisserie devait, au XIXe siècle, connaître les heures sombres de l'abandon, le dédain des générations mal meublées et mal habillées, qui ne surent ni aimer les beautés passées ni créer des beautés nouvelles, qui dépouillèrent l'acajou de ses bronzes, les hommes de leurs culottes et les femmes de leurs lampas à fleurs, et à qui nous devons les fauteuils « gondoles », les poufs capitonnés, les

globes de pendule, le Boulle en cire à cacheter, les satins criards, le pantalon, le chapeau haut de forme, la crinoline et les bavolets.

Durant cette éclipse, les Gobelins, conservés comme une pièce traditionnelle de la machine bureaucratique, tissèrent à satiété des portraits, laine et soie, des princes régnants et de leur famille et reproduisirent, avec une servilité de génie, des tableaux qui n'étaient point conçus en vue de leur art. En cette besogne de copistes, ils se jouaient de toutes les difficultés, sauf de la difficulté d'avoir des modèles. Les industriels d'Aubusson se réfugièrent dans le tapis de pied et se sauvèrent par les moquettes à la mécanique.

Quant aux anciennes tentures, tombées dans le dernier mépris, des vandales, vivant sous le sceptre de Charles X, de Louis-Philippe et de Napoléon III, les réduisirent aux usages les plus vils, les dépecèrent sans vergogne et le traitement le plus doux qu'ils leur infligeaient fut de les laisser manger aux vers dans les greniers. Pour 620 francs la pièce — d'environ 18 mètres carrés — on put acheter en 1852, à la vente du domaine royal de Monceaux, les « Belles chasses de Maximilien », dont plusieurs ornent aujourd'hui la grande salle à manger de Chantilly; pour 212 francs on obtint la « Toilette de Vénus », de 3 mètres de haut sur 4 mètres de large; pour 400 francs la pièce, mesurant 25 mètres carrés, les « Conquêtes de Louis XIV », etc.

Il fut offert aux enchères, à cette date, une cin-

quantaine de tapisseries des Gobelins, des XVIIe et XVIIIe siècles, d'une authenticité incontestable et d'une parfaite conservation, et le public les paya sur le pied... de 25 francs le mètre carré. En 1862, deux pièces de l' « Histoire de don Quichotte » ne trouvèrent preneurs qu'à 500 francs; en 1884, cinq panneaux de la même tenture se vendirent 140 000 francs et vaudraient maintenant un million peut-être. La réaction datait de la fin du second Empire où le goût commençait à renaître. Faute de pouvoir enfanter soi-même, on allait apprendre du moins à admirer les enfants d'autrui.

On allait même les admirer tellement et de façon si exclusive, que l'on se condamnerait à la stérilité. Pour nombre d'amateurs, le plus grand tort des tapisseries modernes c'est de n'être pas d'anciennes tapisseries. Les intermédiaires que leur enseigne oblige à fournir du « vieux », n'en fût-il plus au monde, ont activement recherché les tentures des âges précédents, encore susceptibles de faire figure. Ils en ont même rappelé de bien malades à la vie et ont réconforté, par d'adroites restaurations, bon nombre de personnages qui n'avaient plus de laine sur le dos ni de couleurs sur les joues.

Après avoir lavé à grande eau — l'eau claire est préférable à toutes les drogues — la guenille de tenture, grise et terne, pour faire apparaître ce qui subsiste de sa vivacité première, le réparateur, suivant la dépense que veut faire son client, reconstitue le dessin point par point, ou se contente de

dissimuler les déchirures par des coutures invisibles, de boucher les trous par des morceaux provenant d'autres tapisseries, et de rafraîchir les tons passés au moyen de peintures à l'eau, au pastel, ou, mieux encore, aux acides tinctoriaux. Les teintes claires passent rapidement à la lumière; en examinant de près les violets ou les roses qui semblent se recommander par un état extraordinaire de conservation, il y a bien des chances pour que l'effet soit obtenu à l'aide d'ingrédients habilement employés. Les teintures foncées ou noires ont, sur la laine, une action corrosive; aussi les parties ombrées sont-elles généralement les premières à s'user.

Les ateliers de remise à neuf se gardent d'appuyer sur les détails des tapisseries communes, dont les tons se sont fondus avec les années, mais dont le dessin grimaçant ne résisterait pas à l'analyse, s'il en restait davantage qu'une indication sommaire. Pour les belles pièces, la « rentraiture » exige autant de soins que le tissage primitif : telle est, par exemple, la réparation des dix pièces d'une tenture de Maurice de Nassau — dites des « Indes » — poursuivie depuis plusieurs années aux Gobelins, sur la demande du gouvernement de l'île de Malte, à qui ce travail coûtera environ 175 000 francs.

Mais, quelque parfaite qu'elle puisse être, une réparation, pour l'œil exercé, sera toujours visible : il y faut de toute nécessité employer des couleurs qui, bien qu'un peu plus « montées » s'assor-

tissent néanmoins à *l'état présent* de leurs voisines; or ces laines, nouvellement mises en œuvre, « baisseront » avec le temps.

Tant que les tapisseries furent les seuls objets d'art qu'il n'y eût pas d'intérêt à singer par économie, les supercheries des vendeurs consistaient simplement à pallier assez les outrages des ans pour rendre présentables des avariées, des infirmes ou des mutilées. Depuis que le prix des belles d'antan est beaucoup plus haut que celui des belles d'aujourd'hui, le neuf trouve profit à passer pour vieux, et y réussit parfois grâce à l'imitation aisée des marques authentiques, quand l'acheteur, séduit par les coloris rompus et passés de la tenture, à l' « endroit », n'a pas la précaution de s'assurer que l' « envers », protégé par l'obscurité, conserve la crudité excessive des tons que les Gobelins ou les Beauvais d'il y a deux siècles avaient sur la face. Ces jeunes tapisseries, nées avec le masque de la vieillesse, privées de tous les tons francs et durables, deviendront avant peu complètement incolores.

Mais bien que le goût, la mode si l'on veut, de ce noble tissu semble aussi grande qu'elle ait jamais été, il ne s'en fabrique pas plus, en France, aujourd'hui qu'il y a cinquante ans et il ne s'en fait à peu près nulle part en Europe. Deux manufactures nationales, les Gobelins et Beauvais, entretiennent ensemble une cinquantaine d'ouvriers artistes et une vingtaine d'apprentis, travaillant uniquement

pour l'État et les corps officiels ; — trois tapisseries seulement ont été vendues depuis dix ans à des particuliers par les Gobelins.

Le département de la Creuse qui nous envoie des maçons par milliers, conserve, à Aubusson 500, à Felletin 200 tapissiers de basse lice ; exactement le même chiffre que sous Louis XV, au dire de l'inspecteur de 1743. Seulement leur situation a singulièrement changé. Les plus capables sont des espèces d'entrepreneurs, que les grands fabricants se disputent et s'attachent par des traités avantageux. L'un d'eux, travaillant avec son fils pour la maison Bracquenié, a pu gagner tout récemment 8 500 francs dans son année. L'ouvrage s'exécute en famille, bien qu'on obtienne plus d'unité, pour le meuble surtout, en groupant les métiers sous le même toit. Les marchandages laissent aux ouvriers, me dit-on, un salaire moyen de 300 francs par mois ; mais la production n'augmente pas, au contraire.

Quelle soit de « haute » ou de « basse lice », c'est-à-dire que le métier soit posé sur le sol, à plat, devant l'ouvrier, ou se dresse vertical en face de lui, toujours la tapisserie s'exécute en représentant le dessin *en travers*. En d'autres termes, le tapissier n'est pas libre, comme le peintre, de commencer son tableau par le haut *ou* par le bas ; il lui faut tisser en même temps le haut *et* le bas, les ciels et les terrains, y compris les personnages ou les motifs intermédiaires, et conduire sa trame

point par point, depuis ce qui sera la droite, jusqu'à ce qui sera la gauche de la tenture remise debout, après son achèvement. Ce mode de travail, nécessaire pour que les ombres ou « hachures » s'offrent horizontales au regard du spectateur, complique fort le bon rendu des figures : il est particulièrement difficile de « mettre les yeux ensemble », de les harmoniser, même en les plaçant sur le même fil de chaîne.

Les plus belles tapisseries ayant été faites aux Gobelins sur le métier vertical, ou de haute lice, celui-ci a plus de prestige; mais il n'a sur la basse lice, seule en usage à Beauvais et à Aubusson, aucune sorte de supériorité intrinsèque. Il est matériellement impossible de distinguer, les unes des autres, les œuvres fabriquées de l'une ou l'autre manière. Il semble seulement que la basse lice soit plus économique, parce qu'elle permet une plus grande rapidité de travail.

En haute lice, le tapissier a son modèle derrière lui; en basse lice il le tend sous son métier et l'aperçoit à travers les interstices des fils de chaîne, sur lesquels, pour se guider, il trace au trait noir les contours du dessin qu'il doit suivre. Ces fils, en coton cordonné et retors, capables de supporter isolément le poids d'un kilogramme et maintenus rigides sur les rouleaux, communiquent, par de petits nœuds, avec des pédales que l'ouvrier manœuvre pour donner passage à la navette. Comme il lui faut changer constamment de couleur et sans

cesse couper sa laine, il travaille à l'envers et ne peut juger de l'effet déjà obtenu qu'en retournant de temps à autre son métier, qui bascule sur un axe pivotant.

Les clairs et les « rehauts », dans beaucoup de tapisseries, sont en soie, dont l'emploi, depuis quelques années, a même beaucoup augmenté. La valeur de cette soie — 50 francs le kilo — est six ou sept fois plus grande que celle de la laine, cotée de 7 à 10 francs et limitée aux ombres et aux demi-teintes. Mais ici le prix de la matière première est de petite conséquence; sa qualité seule importe. La manufacture des Gobelins, qui ne consomme pas plus de 250 kilos de laine par an, eut, pendant soixante-quinze ans, un fournisseur qui lui livrait des écheveaux d'une égalité parfaite et d'une qualité supérieure, provenant de toisons champenoises. Elle essaya plus tard la laine des bergeries de Rambouillet qui ne lui donna pas satisfaction.

Les filés actuels, originaires de l'Australie et de l'Argentine, beaucoup meilleur marché que les anciens, sont composés d'un mélange de fibres différentes, par suite plus ou moins sensibles à la teinture et sortant du bain inégalement colorés. Au lieu d'être brillante et lumineuse comme autrefois et de conserver, après la teinture, son aspect soyeux, il paraît que la laine moderne du commerce est terne et d'une couleur plombée.

Mais la question dont on se préoccupe le plus

aux Gobelins, — où l'administrateur, cet artiste érudit qu'est M. Guiffrey, poursuit avec une admirable ténacité la restauration de la technique ancienne ; — la partie vitale pour la tapisserie, c'est le choix des modèles. Cette muraille tissée ne doit pas être une fresque, moins encore un tableau. Susceptible d'être plissée comme l'étoffe, dont elle possède le grain et l'épaisseur meublante, elle présente, même tendue, un aspect gondolé — « grippé » — qui sied aux jeux de la lumière sur ses surfaces ouvragées. Elle n'a point pour office de créer des *précisions ;* elle doit réaliser des *effets*, traducteurs plutôt que reproducteurs du coloris des cartons. L'art de ces effets a toujours été puissant, malgré la sobriété des moyens.

Si l'on examine de près les plus célèbres tentures des XVI[e] et XVII[e] siècles, dans la composition desquelles se rencontre une richesse inouïe de détails, on est frappé du petit nombre de couleurs différentes auxquelles leurs auteurs ont eu recours : trois rouges à peine, des bleus et des jaunes dans une gamme très réduite et souvent de l'or et de l'argent. Les effets de coloration sont produits par des mariages ingénieux de fils, disposés de façon à donner la sensation de plus de tons qu'il n'en existe franchement. Les ouvriers de ces époques avaient perfectionné, par leur seul savoir-faire, par leur initiation aux convenances de l'art qu'ils pratiquaient, les procédés de leurs prédécesseurs qui, comme les peintres primitifs,

n'avaient que peu de couleurs à leurs dispositions, parce qu'ils les broyaient et les délayaient eux-mêmes.

Sous Louis XV commença la lutte des tapissiers et des peintres de modèles ; les premiers soutenant qu'il existait un « coloris de tapisserie », dont ils avaient le secret, et que l'emploi seul de ce coloris pouvait assurer à leurs œuvres une longue conservation. Mais comme, tout en protestant, les tapissiers copiaient les cartons de Boucher, dont ils se plaignaient, avec une si merveilleuse adresse que nul aujourd'hui ne saurait l'égaler, le public admirait et se pervertissait le goût avec délices. A l'exécution franche des anciens maîtres, qui ménageaient les demi-teintes et les transitions au moyen de hachures, mêlant les tons contrastés qu'il s'agissait de fondre, on en vint, sous Louis XVI et sous le premier Empire, à substituer un système où les tons juxtaposés offraient l'apparence d'une mosaïque de laines.

Jadis on n'avait pas plus de 70 couleurs, — c'est avec un chiffre approchant que les Gobelins, il y a quelques années, ont reproduit une pièce de l' « Histoire du Roi », en relevant les tons primitifs sur l'envers de l'original du temps de Louis XIV, — aujourd'hui, d'après les travaux de Chevreul, il *pourrait* exister 14 400 nuances ; en fait il en existe aux Gobelins 1 000 ou 1 200, échantillonnées dans les tiroirs et figurées sur une sorte de disque, où les teintes varient dans le sens de la circonférence

et où chacune varie d'intensité dans le sens du rayon. Les couleurs numérotées 0, alentour du cercle, sont toujours les plus franches de chaque gamme ; elles sont « rabattues » ou atténuées de zone en zone, vers le centre, jusqu'au gris. Ainsi l'orangé « à trois ou quatre de rabat » se rencontre au troisième ou quatrième compartiment des orangés, en partant du bord.

Cette richesse de palette est un luxe dangereux. Elle ruinerait l'art qu'elle prétend servir et qui désormais s'interdit d'en user. A raffiner et subtiliser, à tenter l'impossible dans la recherche des tonalités fugitives du pinceau, la tapisserie aboutit à imiter chèrement une peinture sur toile ; elle perd l'ampleur et la magnificence qui lui sont propres. Sauf quelques chefs-d'œuvre de virtuosité, parades d'Exposition, d'ailleurs froidement accueillis du public compétent, l'industrie privée, les Bracquenié, les Hamot, sont entrés dans la voie, tracée par les manufactures nationales, des oppositions vigoureuses et de la simplification des modèles. Aussi bien dans les chairs que dans les draperies, on a reconnu que les points de soie trop fine devenaient « plats » en imitant le pastel.

Suivant la grosseur du point, l'ouvrage, on le conçoit, est plus ou moins long à exécuter : l'ouvrier d'Aubusson, en qualité commune, fera 20 mètres par an et 6 ou 8 mètres seulement en tapisserie fine. Aux Gobelins, l'artiste qui a produit le plus a fait, depuis dix ans, 32 mètres ; celui qui a produit le

moins en a fait 10. De 1893 à 1904, la moyenne de surface tissée est de *un mètre vingt et un centimètres* par tête et par an.

Il semble que les tapissiers du XVIIe siècle, dont quelques-uns se sont succédé de père en fils devant le métier : les Vavoque de 1638 à 1829, les Simonet de 1680 à 1831, travaillaient plus rapidement. Les 250 ouvriers de Louis XIV fournirent quelque 650 mètres chaque année, soit $2^m,66$ par an, tandis qu'au XVIe siècle, les 84 tapissiers de Charles-Quint, auteurs des douze pièces de cette « Conquête de Tunis », dont j'ai parlé plus haut, fabriquèrent chacun trois aunes de Bruxelles par an, soit un mètre cinquante centimètres carrés actuels. Mais il est possible que les maîtres ouvriers fussent assistés, dans leur besogne, par des aides ou des apprentis dont la présence n'était pas toujours mentionnée dans les comptes de jadis [1].

(1) Voyez à ce sujet mon *Histoire économique de la Propriété, des Salaires, des Denrées et de tous les prix de* 1200 à 1800, t. III p. 113 et 152.

III

La teinture. — Les tapis d'Orient.

Les tissus « mauvais teint » d'il y a trois siècles. — Les « bonnes et loyales » teintures. — La cochenille en lutte avec la garance. — Le fustet et la gaude. — Jaunes végétaux n'ont jamais été très bons. — L'alizarine. — L'indigo synthétique. — La culture de l'indigo diminue dans l'Inde. — Les bois, racines, baies de teinture des orientaux. — Le « rat des champs » a sa descente de lit. — Tapis d'herbes odoriférantes. — Les tapis ras d'Aubusson. — Les tapis « à points noués ». — La *Savonnerie* et ses imitations européennes. — Ce que coûterait un tapis fin de 10 points au centimètre fait en Angleterre. — Tapis de Smyrne ; Ouschak. — Procédés de fabrication. — La dot autour du cou. — Le patron épouse ses ouvrières pour qu'elles ne le quittent pas. — Dessins « vieux turcs » Ilan, Japrac et Sofra. — Tapis persans : 100 000 points au mètre carré. — Tapis en poil de chameau, en Kurk. — Les Persans affectionnent les tapis de moquette. — Les outils. — M. Dalsème. — Les cachemires de l'Inde. — L'introduction en France du tapis d'Orient.

Pour les tapisseries, comme pour les tapis de toute sorte, la teinture des laines est une opération préliminaire qui a suscité, de nos jours, de nombreuses et délicates controverses. Les couleurs minérales, tirées de la houille, doivent-elles être irrémédiablement condamnées ? Sont-elles au contraire susceptibles de progrès, et n'ont-elles pas en effet sensiblement progressé depuis leur décou-

verte, il y a un demi-siècle? Le reproche, fait de nos jours aux tissus, de n'être pas « bon teint » ne date pas d'hier. Je remarque dans des édits royaux vieux de deux siècles et demi — ils remontent à Louis XIII — des doléances très amères sur les couleurs dégénérées des teinturiers, que le gouvernement d'alors accusait de détériorer les textiles par leurs « méchantes drogues ». Pour mettre fin à ce dévergondage, l'État donnait la liste des « bonnes et loyales teintures » et des « fausses et défendues ». Parmi les premières, le « pastel » était une des plus recommandées ; l'indigo au contraire était honni, proscrit et, comme les prohibitions légales ne suffisaient pas, semble-t-il, à arrêter l'essor de cet « anil » ou « bois d'Inde », des pénalités draconiennes furent organisées contre les introducteurs ou « receleurs ».

N'empêche que l'indigo détrôna cet antique pastel dont la France avait longtemps pourvu l'Europe, dont le trafic était un des plus notables du Midi, — un marchand de pastel avait, sur la demande de Charles-Quint, cautionné la rançon de François Ier — et à qui l'on réservait toujours, en temps de guerre, un traitement de faveur. Sous Napoléon Ier, grâce au blocus continental, le pastel revit quelques beaux jours, puis disparut à nouveau.

En attendant que les nouveaux colorants aient fait leurs preuves, les chimistes des Gobelins, qui fournissent aussi les ateliers de Beauvais, n'emploient que quatre substances végétales ou

animales ; les rouges de garance ou de cochenille, le jaune de gaude et le bleu d'indigo, isolés ou mélangés, y sont les bases exclusives de toutes les nuances. L'emploi de ces matières n'a rien d'immuable ni de sacramentel. Les luttes que je viens de rappeler, entre le pastel et l'indigo, ne sont pas les seules qu'il y ait eu dans le passé : la cochenille, cet insecte exotique, ne fut admise à concurrencer la racine de garance qu'après des polémiques passionnées ; quant au fustet et à la gaude, ces bois du Brésil et de Cuba dont on tire le jaune, ils sont d'une introduction assez moderne.

Il ne faut pas avoir la superstition des couleurs végétales et rien ne prouve qu'à celles d'aujourd'hui des matières minérales ne se substitueront pas un jour. L'alizarine est aussi solide que la garance, et de grandes maisons de tapisseries usent avec succès pour le jaune « mandarin » des dérivés de la houille, parce que les jaunes végétaux, même aux Gobelins, n'ont jamais été très bons.

Les découvertes de la chimie ont, depuis vingt ans, transformé l'industrie tinctoriale. L'Allemagne possède des usines, dont une au capital de 26 millions de francs, la *Badische Anilin und Soda fabrik* fondée en 1865 avec 30 ouvriers, occupe aujourd'hui 7 000 personnes. Elle produit, par synthèse — et elle n'est pas seule à le produire — un indigo artificiel à base de naphtaline ; un ponceau dont le premier kilogramme revint à 180 francs et coûte maintenant 1 fr. 85 ; une « rhodanine » qui valut

d'abord 45 francs et se vend aujourd'hui 4 fr. 50. Ces nouveaux colorants n'ont rien de commun avec les fuchsines ou anilines, obtenues à l'origine et désormais condamnées. Ils sont, au dire de plusieurs savants, d'une durée non seulement égale mais supérieure même aux teintures végétales ; et leur mérite est si évident que dans l'Inde, sa patrie, la culture de l'indigo diminue et cède la place à celle du coton.

L'Orient semble fidèle pourtant jusqu'à ce jour à ses colorants traditionnels dans la fabrication des tapis et, malheureusement, lorsqu'il utilise des substances minérales qui lui arrivent en boîtes, munies d'étiquettes européennes, ce ne sont pas toujours les meilleures ; parce qu'il faut être très renseigné pour distinguer, par exemple, la la bonne « rocceline » de la mauvaise. Ce n'est pas du reste par économie ni pour simplifier la manipulation que les Turcs supplémentent et avivent, avec ces teintures d'importation, leurs couleurs matrices. C'est pour plaire au goût de l'Occident qui demande des dessins compliqués, des nuances brillantes, des variations de riche coloris.

Les éléments ordinaires des fabricants de Smyrne et d'Alep sont, pour le gris et le noir, les fruits du chêne velani, ou noix de galle. D'Anatolie leur vient la garance, ou « lizari », mélangée depuis 1840 à la cochenille. Quoiqu'ils emploient les mêmes mordants que nous, sulfate de fer et alun pour les bruns, acide sulfurique pour les indigos, nitrate d'étain pour les rouges, quelques laines

indiennes, mal corrodées, ne prennent pas bien la teinture et se mangent aux vers.

Les bois rouges ou jaunes, le campèche ou le catéchu, — quoique ce dernier soit originaire du Levant et très prisé en Europe, — sont inconnus des Asiatiques. Ceux-ci en revanche ont force végétaux que nous ignorons ; la baie jaune de nerprum, qu'ils tirent de Kaisarijeh — Caramanie — la racine chinoise de curcuma qui, seule, pâlirait assez vite, mais est excellente dans les combinaisons. Les teinturiers persans ont, comme les nôtres, leurs secrets de métier religieusement gardés : tel est l'art de faire du rouge avec la laque des Indes, le kermès et le tartre du vin ; ou le vert de mer avec un mélange de limaille de fer, de lait caillé, de vinaigre ou de jus de raisin amer. Ils obtiennent, de la pelure de grenade, les tons crèmes et les tons jaunes de la feuille de vigne. Leurs procédés sont tout primitifs. Il est vrai que, lorsqu'ils ne peuvent réassortir exactement une teinte qui vient à manquer, ils continuent le tapis commencé dans une couleur approximative.

Nous avons perfectionné depuis soixante ans les méthodes des Orientaux, en fait de teinture comme en fait de tissage ; mais ce sont eux qui furent nos premiers maîtres. Au temps de La Fontaine, lorsque le rat de ville invitait à dîner le rat des champs :

D'une façon fort civile...
Sur un tapis de Turquie
Le couvert se trouva mis.

Aujourd'hui le rat des champs n'a pas encore son tapis turc ; mais grâce à la découverte des « impressions sur chaîne », il a du moins une descente de lit, de type modeste, à 1 fr. 50 ou 2 francs le mètre ; la même que, passés éducateurs à notre tour, nous exportons chez des peuples à peine policés pour leur apprendre l'usage du tapis.

Cet usage, nos pères l'ignoraient encore au XIVe siècle, même lorsqu'il existait depuis longtemps à Paris une confrérie de tapissiers « sarrasinois », élèves, nous dit la légende, des hordes anéanties naguère par Charles-Martel et, plus probablement, initiés à l'industrie du « point noué » par les marchands vénitiens ou les Maures d'Espagne. Fouler aux pieds ces riches tissus de haute laine eût semblé profanation au moyen âge ; on les suspendait aux murs, on en couvrait les bancs ou les tables, mais on n'avait pas idée de marcher dessus.

Chez les châtelains on étendait sur les dalles, en guise de tapis, de la paille ou des herbes fraîches et odoriférantes ; sorte de litière faite pour les hommes, comme celle de l'écurie pour les chevaux, mais plus soignée. On recouvrait aussi le carrelage d'un sable fin, où les dames excellaient à faire des dessins à l'aide d'une brosse, luxe réservé chez les modernes aux terrasses des cafés. En Angleterre, ce pays du confort, l'usage des tapis sur les parquets ne commença que sous le règne d'Élisabeth. Les Français et les Espagnols, après avoir d'abord inventé pour leurs demeures des car-

pettes en bandes de cuir entrelacées, osèrent, par un luxe inouï jusque-là, joncher le sol de tapisseries pareilles en tout à des tentures murales, mais d'une chaîne et d'un point beaucoup plus gros.

Ce fut l'origine des tapis ras d'Aubusson, qui florirent jusqu'à nos jours, dont il se fait encore quelques exemplaires sur commande, mais qui, industriellement, sont à peu près abandonnés. Ils se vendaient 50 francs le mètre carré en 1870 ; la matière première revenait à 10 francs, la façon à 25 francs, — un ouvrier faisait son mètre en six ou huit jours. Aujourd'hui la matière première coûterait le même prix, mais la façon a plus que doublé et le tapis ras, à dessin géométrique, apprécié sous Louis-Philippe, solide mais sec au marcher, a cédé le pas aux tapis importés d'Orient, plus moelleux et moins chers.

C'est pour imiter ces tapis du Levant qu'en 1621 deux « artisans » de la galerie du Louvre, Dupont et Lourdet, s'étaient établis à Chaillot avec privilège royal dans un hospice dit de la « Savonnerie », fondé par Marie de Médicis. La manufacture de ce nom, réunie en 1824 aux Gobelins, ne consiste plus qu'en un atelier, dans lequel une dizaine de tapissiers fabriquent chacun en moyenne $1^{m},30$ de tapis par an. D'octobre 1894 à 1904, ils ont *ensemble* tissé 130 mètres. Si l'État mettait en vente ces rares et précieux spécimens, dont il orne les palais nationaux, il ne pourrait les céder sans perte à moins de 4 000 francs le mètre. Non que la

matière en soit onéreuse : un mètre de Savonnerie représente l'emploi de 10 kilos de laine, dont la moitié tombe sous le ciseau de l'ouvrier. Mais, outre la main-d'œuvre, il faut compter les frais généraux, répartis sur 13 mètres par an et le paiement des modèles, plus rares en tapis qu'en tapisserie.

Dans l'industrie privée, où le genre « savonnerie » est exclusivement confié à des femmes, les tapis peu élevés en laine, les seuls dont le point est assez nourri, assez serré, pour se laisser tondre de près sans « montrer la corde », reviennent à un prix très supérieur à ceux de leurs rivaux de l'Orient et, il faut bien le dire, ne les surpassent pas en charme ni en qualité. Les grandes maisons anglaises, émules des nôtres dans cette production, ne peuvent davantage rivaliser avec les tissus d'Ouschak, de Téhéran et de Sultanabad, parce que chez elles un tapis fin, de 10 points au centimètre carré, monte à 105 francs le mètre. Seule la façon mécanique enlèverait leur monopole aux ouvrières d'Asie, le jour où elle parviendrait à imiter leur ouvrage.

Qu'il s'exécute à Paris, dans l'atelier national de la Savonnerie, ou à Aubusson, ou dans les villages perdus de l'Afghanistan, de Boukhara et du Caucase, la structure du tapis à la main est identique. Il consiste en une suite de nœuds coulants, faits d'une double mèche de laine sur les fils de la chaîne verticale du métier. Il y a peu d'années encore, le

droit de se livrer à cette fabrication en Asie Mineure n'était concédé qu'à la population musulmane. Les Grecs et les Arméniens ne l'obtinrent qu'en 1865, après de grands combats avec les teinturiers turcs qui fournissaient la matière première.

Ouschak, l'un des centres où 8 à 9 000 ouvrières sont occupées à la confection du tapis lourd, dit « de Smyrne », tire sa laine des hauts plateaux, déserts et pauvres, de Phrygie. L'élevage du bétail y est la base du revenu et de l'alimentation des Kurdes, qui envoient chaque printemps vendre la tonte de leurs brebis au marché central de Siwrihassar, au pied du Gunech-Dagh. Cette laine, comme toutes celles de l'Orient, rude et dure, moins fine que les nôtres, a aussi le mérite de ne point se tasser, se feutrer sous le pied. Celle qui ne sert pas au tapis va en Amérique se transformer en draps et en couvertures. L'autre est soumise, dans les eaux chaudes provenant des montagnes volcaniques des environs de Koula, à un lavage soigné où elle perd environ moitié de son poids. Cardée ensuite et filée par les méthodes les plus rudimentaires — le gouvernement, devant les protestations des indigènes, a refusé de consentir à l'établissement de filatures mécaniques — elle est livrée aux négociants qui la fournissent aux tisseuses.

Celles-ci fichent en terre deux pieux, distants l'un de l'autre de la longueur du futur tapis, tendent sur eux leur fils de chaîne qu'elles fixent à chaque bout sur un cordon qui maintient l'écarte-

ment, trempent les deux extrémités, qui représenteront plus tard les franges, dans du rouge ou dans du vert et étalent la chaîne, ainsi ourdie, sur les rouleaux — les « ensouples » — du métier charpenté en bois brut. Chaque fois que l'on a noué deux lignes de points, on frappe avec le peigne — peigne de bois en Turquie, de fer en Perse — pour unir la nouvelle rangée de nœuds à la précédente ; on égalise la surface avec des ciseaux ; puis on passe en travers de la chaîne, deux à trois « duites » dans les tapis de belle qualité, et dans les tapis communs, jusqu'à six « duites » ; c'est-à-dire des fils de trame qui soutiennent le point et forment un fond invisible à l'endroit.

Les filles commencent l'apprentissage à six ou sept ans ; assises dès le lever du soleil à côté de leurs mères, elles apprennent à nouer et à frapper du peigne les rangées de points. Au bout de deux ans elles sont salariées et, d'année en année, achètent des pièces d'or perforées, qu'elles portent alignées en chapelets, soit au bras, soit en collier, soit au bord de la coiffe, témoignage de leur capacité et représentation de leur dot.

Ces ouvrières, dont les mœurs sont pures et les besoins restreints, sont les privilégiées de l'Orient, puisqu'elles gagnent par semaine 15 piastres — environ 4 francs — tandis que leurs semblables, en Perse, ne sont payées que 25 centimes par jour — un demi-kran. — Les meilleures ne sont pas payées du tout, ou du moins le sont d'une autre manière,

parce que le patron les épouse pour être sûr qu'elles ne le quitteront pas. Ce système d'embauchage offre à nos yeux européens des aperçus assez neufs sur les rapports du capital et du travail, et sur le moyen de les concilier. Il n'est toutefois praticable qu'en pays de polygamie... et d'esclavage. Ces mariages en effet sont plutôt des achats. Chez les Turcomans une toute jeune fille coûte 100 tomans (650 à 700 francs) à son premier mari, 200 à son second, si elle perd le premier, 300 au troisième, avec 100 tomans d'augmentation à chaque mari jusqu'au dixième. On suppose qu'en vieillissant son habileté de tisseuse a grandi. De là cette surenchère, dont la mariée ne profite pas d'ailleurs : le prix est payé à son père et, à défaut de père, à son plus proche parent mâle.

Si l'ouvrière de Perse n'était pas beaucoup moins payée que celle de Turquie, les tapis persans, qui coûtent le double des tapis turcs, coûteraient cinq ou six fois plus cher. Le jour où la femme persane serait émancipée, échangerait son obscur réduit musulman contre une condition sociale plus relevée, les tapis d'Irak ou de Merv deviendraient une chose des temps passés ; il ne s'en ferait plus parce qu'ils ne trouveraient plus guère d'acheteurs.

En Asie Mineure, les dessins « vieux turcs », désignés sous les noms d'Ilan, Japrac et Sofra, sont si connus des ouvrières, par tradition, qu'elles les reproduisent de mémoire, sans modèle. Ce sont

les « barchanas » à trois couleurs, que les magasins de nouveautés ont popularisé en France. Mais qu'il s'agisse de sortes à bon marché ou de « fantaisie », ces dernières plus difficiles et mieux rétribuées, le travail est beaucoup plus rapide en Turquie qu'en Perse — sauf pour quelques tapis en poil de chèvre, lustrés et soyeux — parce que le point est beaucoup plus gros. Il comporte en moyenne deux nouements au centimètre, de 16 000 à 24 000 nœuds de laine par mètre carré.

Dans le tapis persan, bien plus serré, même en qualité ordinaire, il se trouve 100 000 points au mètre carré et il faut 300 heures pour nouer ces 100 000 points. Pour les « tapis de prière », en poil de chameau, pour les très rares surtout, plus souples que la soie, faits en « kurk », toison d'hiver et fin duvet qui se trouve au ras de la peau des brebis, la subtilité du travail devient incroyable. Certains d'entre eux ont jusqu'à 100 nœuds au centimètre. Le plus curieux est qu'en Perse, dans les demeures aisées, se trouvent bon nombre de tapis européens, de qualité, de dessin très inférieurs, et fort peu de produits du pays.

Qu'ils proviennent des campements de tisserands nomades, comme les Afschars et les Shahsevans, ou des sédentaires du Kourdistan et de Méched qui tissent dans leurs maisons en hiver, dans leurs cours en été, le tapis, exécuté sur commande et soigné, ou commun et fait d'avance — *fermaïshi* ou *maoudjoudi* — n'exige d'autres outils qu'un peigne,

le *shaneh*, une paire de ciseaux et un couteau. Quatre femmes en ligne, les jeunes au milieu, les plus expérimentées aux deux bouts, sont assises devant le métier sur une échelle que l'on élève au fur et à mesure de l'avancement de l'ouvrage. Quand le tissage approche du plafond on descend l'échelle, on déroule une seconde hauteur de chaîne et l'on continue. La province d'Irak, où sont éparpillés 5 000 métiers, produit *annuellement* 4 000 tapis pour l'Europe ; en France, la principale manufacture de moquettes fabrique à elle seule 5 000 mètres de tapis *par jour*.

Les ouvrières nomades du Kourdistan inventent et varient le dessin d'année en année, selon leur plaisir. En général, le modèle est reproduit sur un papier à carreaux, dont chaque carré représente un nœud, puis découpé en petits morceaux et distribué aux tisseuses ; à moins que celles-ci ne soient placées sous la surveillance d'un « kalifeh » homme, liseur du dessin, appelant : un rouge, trois bleus, deux blancs, comme pour nos anciens métiers à la tire. Il ne manquait pas de tisserands, dépensiers ou de mauvaise foi, qui vendaient les modèles en réduction — les « Vagireh » — à eux confiés au moment de la signature de leurs contrats ; depuis quelque temps le gouvernement persan est intervenu pour protéger la propriété des dessins du marchand européen.

L'Europe est en effet devenue le principal débouché des tapis d'Orient que, non contente d'impor-

ter, elle inspire et commande aux indigènes. Il en est expédié pour la France un million et demi de kilos chaque année, et cinq fois davantage pour l'Angleterre, pays d'entrepôt universel. Et malgré les droits de douanes, qui varient chez nous suivant la finesse de 80 à 240 francs les cent kilos, malgré le coût et la lenteur des communications par caravanes jusqu'au golfe Persique ou à la mer Caspienne — la balle de tapis met deux mois et demi à venir de Téhéran à Paris et sa valeur originelle est accrue de 30 p. 100 par le transport — le chiffre de ce commerce s'accroît sans cesse.

Son origine est moderne. Il y a quarante ans, le seul tissu oriental d'une demande suivie était un objet de toilette et non d'ameublement, dont la vogue avait commencé avec le premier Empire et finit au milieu du second : le châle ou shawl, ainsi nommé peut-être d'une ville du Beloukistan, quoique fabriqué dans la capitale du royaume de Kachmir. Avoir dans sa corbeille, puis sur ses épaules un « cachemire de l'Inde », pièce d'étoffe multicolore pliée en diagonale de manière à se terminer uniformément en pointe, à la hauteur des jarrets, fut l'apanage distinctif de la haute bourgeoisie sous le règne de Louis-Philippe. Les personnes aisées avaient un châle « carré », les riches en avaient un « long », les très riches en avaient à la fois des longs et des carrés ; vêtements lourds sans être chauds et d'un porter difficile.

Les héroïnes de Balzac ne souffraient que des

cachemires authentiques ; celles de Murger aspiraient modestement aux cachemires français, car l'imitation des châles de l'Inde était une industrie florissante et faisait vivre des dizaines de milliers d'ouvriers à Paris, à Nîmes et à Lyon. L'introduction des produits indous était ainsi fort lucrative et ce ne fut pas sans inquiétude que M. Dalsème, l'un des négociants qui s'y livraient avec le plus de succès, vit les dames, vers 1865, lasses du biais consacré par un demi-siècle, draper leurs châles en plis nouveaux, puis les coudre en « confections » ajustées à la taille, enfin s'en dégoûter sur leurs personnes et en couvrir les tables et les pianos, d'où ils ne tardèrent même pas à disparaître, relégués définitivement dans les armoires.

Dans l'intervalle, le débit de cet article avait tout à fait cessé. La maison que nous venons de citer, dont il avait fait la fortune, eut beaucoup de mal à solder vers 1892, pour le prix uniforme de 40 francs, 200 châles qui lui restaient à un marchand américain. Celui-ci parvint à force de réclame, à écouler avec un léger profit, parmi les négresses et les cuisinières du nouveau monde, ces précieux cachemires recherchés par les grandes dames du vieux continent, alors qu'ils coûtaient mille francs et davantage.

M. Dalsème, utilisant les relations que sa clientèle étendue lui avait valu à l'étranger, eut l'idée de faire venir des tapis d'Orient, pendant que son ancienne rivale dans le trafic des châles — la

« Compagnie des Indes » — se rejetait sur les dentelles. Il débuta par les spécimens rouges, bleus et verts de Smyrne, rechercha ensuite les vieux tapis que lui fournirent ou lui prêtèrent gracieusement des voyageurs, collectionna des modèles dans les livres et, muni de ces documents, imagina de ressusciter, parmi les types oubliés, ceux qui se prêtaient à la reproduction en qualité marchande. Tous les dessins, en effet, ne sont pas pratiquement susceptibles de copie. Tel chef-d'œuvre, comme celui de la mosquée d'Ardébil, payé 62 500 francs par le musée de Kensington, à Londres, ou comme ceux que possèdent notre musée des Arts décoratifs ou notre manufacture des Gobelins, exécutés en points gros comme des têtes d'épingles, ne se font plus ; parce qu'imités en points gros comme des lentilles ils ressembleraient à des caricatures.

Le succès de cette tentative fut très rapide. Elle provoqua de nombreuses et actives concurrences, dont le résultat fut d' « industrialiser » terriblement une tâche presque artistique naguère. Le *baboo*, marchand indien, passa des contrats avec les habitants d'Hyderabad, dans le Nizam, et de Mazulipatam, dans la présidence de Madras, pour des sortes grossières mais bon marché. Le gouvernement anglais imagina d'employer les condamnés, dans les prisons de l'Hindoustan, à la réédition des merveilles qui jadis s'étaient créées dans les palais sous la surveillance des rajahs. Essai

fructueux au point de vue économique, désastreux comme résultat esthétique. Les pauvres tisserands libres, incapables de soutenir la lutte, se dégoûtèrent.

La Perse aussi, pour répondre à la demande énorme de tapis, s'attache uniquement à ce qui, dans les divers pays, est de vente courante. Qui prétend à la finesse doit, non seulement payer cher, mais attendre avec patience que les gros consommateurs soient servis.

IV

Les dessins. — Les Tapis de moquette.

D'où viennent les génies, les dragons et les phénix ? — Tatouage, le plus vieux dessin pour costume. — Déformations hiéroglyphiques. — La prière à la fleur. — Les décorations européennes divisées en sujets « dominants » et « remplissants ». — L' « art moderne » dans l'ameublement. — Emprunts à l'antiquité. — La manufacture Lainé, à Beauvais. — 500 modèles par an. — Quinze cent mille mètres de tapis. — Le canevas ou « âme » ; le velours ou « moquette ». — Les chaînes « travaillante » et « volante ». — La moquette « bouclée » ou « veloutée ». — La moquette Jacquard. — Application aux tapis de la machine à vapeur par les Anglais en 1865. — Les tapis américains et le tarif Mac-Kinley. — Les Jacquard tissés à cinq « grils » seulement. — Tapis « chenille » ou « à palette libre ». — 200 chapelets de points préparés à la mécanique. — L'impression sur chaîne. — 1 000 tapis à la fois. — Les fils du dos d'un tigre de Bengale. — Le bénéfice passe de 20 p. 100 à 4 p. 100. — Huit fois plus de marchandises ; prix réduits des trois quarts.

« Tout périt en ce monde, dit un proverbe persan, excepté le visage céleste. » Cependant les formes orientales semblent immortelles et, si notre ingérence européenne tend à détériorer la substance des tapis, elle en respecte les dessins et les réveille même pieusement de leur sommeil. Où sont nés ces animaux fantastiques, ces génies, ces dragons ou ces phénix, cet « arbre de la vie » et

ces noyaux de fleurs caliciformes, encadrés d'une couronne de feuilles flamboyantes, encadrantes ou enchevêtrées? D'où nous viennent ces symboles figuratifs, ces bordures aux ondulations de vagues et de nuages, ces rivières serpentines et ces chevrons muraux, que nous retrouvons émaillés sur les briques de Suse, sculptés sur les marbres de Ninive, que connaissaient Homère et les Homérides, et qui se transmettent sur les tapis tissés de générations en générations ?

Sont-ils issus de l'imagination des Aryens ou des Sémites, d'Iran ou de Touran ? Se rattachent-ils à une source commune, au tatouage rituel et mythologique des premiers hommes ? — Car le tatouage est le plus vieux dessin pour costume. — Qu'ont-ils signifié à l'origine et quel sens ont-ils pris au cours de leur développement ? Sont-ce là des déformations hiéroglyphiques, exagérées encore par la rudesse du tracé ? Les types que nous possédons dans les musées sont trop peu nombreux et surtout trop récents pour le dire.

Les Orientaux ont mis leur âme dans leur art; ils ne voient pas les choses des mêmes yeux que nous. Ils ont d'autres goûts; mieux que nous, ils savent aimer les fleurs. L'Hindou les prise en guise de tabac pour aspirer plus violemment leur parfum ; le Persan s'asseoit sur son tapis déplié devant la fleur de son rêve, lui offre sa prière, chante une ode de Hafiz, puis, au coucher du soleil, roule son tapis sous son bras et rentre

heureux en silence. Il y revient le lendemain jusqu'à ce que la fleur se fane et meure.

La plupart des inscriptions persanes, tissées dans les tapis, se rapportent à des fleurs : « La rosée a semé des perles dans le calice de la tulipe », dit celle-là et celle-ci dit : « La violette, pleurant la verdure fugitive, a revêtu la robe bleue de deuil. » Hérétique dans l'Islam, le Persan a conservé les décorations animales, proscrites chez les Turcs, et incorpore à ses tapis des poésies qui les commentent : « Sous le feuillage de chaque branche, dans ce jardin vert, les rossignols sont enivrés au point de ne pouvoir s'envoler. » Un autre contient ces vers :

O oiseau, n'attache point ton cœur à la compagnie de la rose ;
Car avant toi mille autres se posèrent sur cette branche, puis [s'envolèrent.

Le charme de ces devises, contemporaines du shah Ismaïl Ier, en l'an 905 de l'hégire — 1527 de notre ère — la belle époque des tapis, ne saurait être que faiblement goûté par les clients du *Bon Marché* ou de la *Place Clichy*, qui ne parlent guère le persan. Et les dessinateurs orientaux ne sauraient pas plus s'astreindre à nos principes, que nos artistes français ne parviendraient à se pénétrer des méthodes exotiques. Dans ces tissus aux teintes adoucies qui semblent refléter la lumière sur leur surface miroitante, la décoration n'obéit à aucune loi. Il n'est fait, parmi ces figures étranges qui ne

sont ni feuilles ni oiseaux, aucune distinction des sujets d'ornement en « dominants » et en « remplissants ». En Europe, nous aimons les objets connus et définis ; notre composition se décrit aisément, — on la saisit à première vue, par la subordination des motifs dispersés et accessoires au squelette caractéristique qui en forme la base.

Cependant nous sommes las de nos anciennes formes, de nos anciens styles ; nous demandons à tous les échos « l'art nouveau », l' « art moderne » de l'ameublement, quitte à l'emprunter à l'antiquité babylonienne ou égyptienne, comme fait la joaillerie, en démarquant les bijoux, vieux de quatre mille ans, de cette princesse de la XIIe dynastie dont le trésor est exposé au Musée de Ghiseh.

Le public, saturé de la récapitulation, de la reconstitution perpétuelle des modes passées, demande aux artistes de secouer la science historique qui les étreint et les accable, pour se livrer au seul caprice de leur imagination. Rien de génial n'a été enfanté jusqu'ici par les évolutionnistes, désireux de s'affranchir des traditions et avides d'effets qui tranchent complètement avec les redites décoratives. Des compositions hybrides, sous prétexte de « stylisation de la fleur », se sont égarées dans la bizarrerie des lignes. Seuls, les fervents du genre « Liberty » peuvent savourer pleinement la primeur de ces aberrations du goût. Mais un « style » ne naît pas tout d'un coup et en un jour et la loi de la vie est d'ambitionner pour demain autre chose que la chose d'hier.

Les dessinateurs industriels doivent s'initier aux secrets de la fabrication à laquelle ils collaborent, aux ressources constitutives des chaînes et des trames, s'il s'agit du tissé, des couleurs et de leurs applications multiples, s'il s'agit de l'impression, enfin des dimensions, de la contexture et de l'emploi de l'étoffe en qui, pratiquement, leur composition sera traduite.

Les grandes usines françaises de moquettes, pour satisfaire leur clientèle où tout gros marchand prétend avoir en propriété exclusive, ses dessins privilégiés, s'évertuent à en inventer sans cesse de nouveaux. M. E. Lainé, à Beauvais, en crée près de 500 par année, que lui fournit son atelier de peintres d'esquisses et que ses « metteurs en carte » précisent et approprient au tapis Jacquard, au tapis « chenille », au tapis bouclé ou velouté et imprimé sur chaîne. Ce dernier type, inventé en Angleterre, est, par son prix modeste, le plus répandu, le plus intéressant pour la foule des petits consommateurs. En France, l'industriel remarquable dont je viens de citer le nom est seul encore à produire cet article qui, jusqu'à lui, nous venait exclusivement d'outre-Manche.

Dans la manufacture E. Lainé, où travaillent 1 600 ouvriers des deux sexes et d'où sortent annuellement 1 500 000 mètres de tapis, les toisons exotiques, qui arrivent « lavées à dos », c'est-à-dire après désuintage, passent d'abord au « léviathan ». On appelle ainsi une suite de bacs d'eau chaude, addi-

tionnée de carbonate de soude et de savon, où la laine, remuée par de grandes fourchettes, puis séchée entre des rouleaux compresseurs, replongée ensuite dans un nouveau bassin, en sort, après cette opération quatre fois répétée, propre à être envoyée au séchoir. Entraînée dans le vaste tambour qui tourne lentement au milieu d'un local surchauffé, d'où l'air humide est aspiré par un ventilateur, elle est, aussitôt après, conduite à la filature. De là, les écheveaux bifurquent : ceux qui sont destinés aux moquettes ordinaires vont à la teinture ; elle s'exécute ici, non plus à la main comme jadis, mais dans les appareils automatiques imaginés par César Corron, qui suppriment trois hommes sur quatre.

Vient le tissage ; un tapis se compose de deux parties essentielles : le canevas ou « âme » qui forme l'envers, le velours ou « moquette » qui forme l'endroit. Le canevas est constitué par deux chaînes et une trame. L'une, la chaîne *travaillante*, ou de liage, vient croiser les fils de trame ; l'autre, la chaîne *volante*, sorte de ficelle en jute ou en *phormium tenax* originaire du Gange, qui fait matelas ou épaisseur. Les tapis aux points noués n'ont pas besoin de ce corps invisible ; la hauteur de la laine leur donne une consistance suffisante. Ici le dessin est figuré à la surface par une troisième chaîne de laine, seule apparente, que le métier incorpore aux deux autres tout en lui laissant le dessus de l'étoffe.

A mesure que le tissage avance, vingt et une

verges ou tiges d'acier, alternant avec les trames, viennent l'une après l'autre se placer en travers de cette chaîne, la forcent à s'arrondir en boucles, puis se retirent et vont d'elles-mêmes, au moyen d'un aiguillage semblable à celui d'un chemin de fer, se replacer plus loin pour modeler une boucle nouvelle. C'est la moquette « bouclée » ; lorsqu'on la veut obtenir « veloutée », les tiges d'acier dont nous parlons se terminent à l'une de leurs extrémités par un couteau, qui coupe la boucle en se retirant et la métamorphose en velours.

Avant l'invention de Jacquard, il fallait, à chaque coup de trame — pour les métiers à tapis comme pour tous les autres tissus — se préoccuper de mettre en œuvre, pour la plus insignifiante fleurette, suivant que les couleurs du dessin le requéraient, tels ou tels fils de la chaîne. Il fallait au tisserand trois aides pour manipuler les tiges d'acier, appeler les couleurs et tirer les lices de chaque bobine. A eux quatre ils allaient fort lentement. Aujourd'hui les fils sont forcés d'entrer en scène et de jouer leur rôle, au moment et en nombre voulus parce que les « lices » qui les portent reçoivent, par un mouvement de décliquetage, l'impulsion d'autant d'aiguilles. Les pointes de ces aiguilles sont frôlées par des cartons, percés de trous, qui tournent sur un cylindre. Rencontrent-elles les trous, elles y entrent et appellent ainsi les fils au travail. Sont-elles arrêtées par une partie pleine, elles restent immobiles. C'est un peu suivant le même

principe que les opéras se laissent moudre par les orgues de Barbarie.

Les cartons, pour bien commander les aiguilles, doivent être préparés à leur office. Du piquage préliminaire des trous dépend tout le tissage ; la faute du « liseur », s'il se trompait, serait irréparable. Celui-ci effectue ses percements, son tricotage des cartons, grâce à une machine composée de 1 344 ficelles, armées de crochets et munies de contrepoids, qui permet d'obtenir 1 344 jeux différents des fils. Comme l'exécutant d'un morceau traduit en sons les notes gravées sur une page de musique, le liseur fait mouvoir ces ficelles, touches d'un gigantesque clavier, suivant les indications mathématiques de la « mise en carte » qu'il a devant lui, c'est-à-dire du dessin reproduit sur un papier quadrillé dont chaque carré représente un fil.

Appliquée aux métiers à bras, en 1834, la Jacquard enrichit les fabricants français ; puis elle manqua les ruiner... lorsque, vers 1865, ajustée par les Anglais au métier à vapeur, elle permit à nos voisins d'inonder notre marché de tapis qui, par leur bas prix, défiaient toute concurrence. La façon manuelle est en effet huit fois plus chère que la mécanique.

Incapables d'exporter, de lutter même à l'intérieur contre les produits britanniques, nos compatriotes allèrent acquérir en Angleterre des outils qu'ils surent perfectionner, et grâce auxquels ils ont repris leurs avantages : l'importation des moquettes

étrangères a diminué des deux tiers depuis douze ans. Durant cette période, nos expéditions au dehors sont demeurées stationnaires. Encore est-ce avec peine que nos industriels ont pu les maintenir; le grand débouché des États-Unis leur ayant été fermé par le tarif Mac-Kinley. A l'abri d'un droit de douane de 40 p. 100 *ad valorem* et de 3 francs par mètre carré, les Américains ont monté de colossales usines, qui alimentent aujourd'hui le territoire de l'Union et, sans doute, ambitionneront demain une clientèle plus vaste.

Par son prix de 5 à 12 francs le mètre, en gros, — chiffre qu'il faut majorer de 27 p. 100 dans les magasins de nouveautés, et davantage dans les autres, pour avoir le prix de détail — la moquette Jacquard demeure un luxe inabordable aux petites bourses. Par sa contexture elle donne un dessin très fin et délicat, mais d'un nombre de couleurs limité — cinq au maximum. Pour les grandes carpettes l'on adapte au même métier plusieurs mécaniques juxtaposées ; toutefois les tapis les plus riches en ce genre ne sont tissés qu'à cinq « grils », c'est-à-dire à cinq chaînes, composées chacune de 250 bobines du même coloris, par chaque « lé » de 70 centimètres de large.

Une imitation de la Savonnerie, le tapis « chenille » ou « haute laine », plus moelleux que la moquette, bien que moins solide, est aussi appelé « à palette libre », parce qu'il permet l'emploi d'un nombre indéfini de nuances. Il y entre jusqu'à 200

tons différents. Son tissage comporte deux opérations successives. Voici d'abord la seconde.

L'ouvrière que nous voyons travailler ici, au lieu de chercher comme en Orient, à chaque point, la couleur de laine qu'il lui faut et de la nouer sur chaque fil de la chaîne, place *du même coup*, en travers de cette chaîne, toute une ligne de points multicolores, noués sur une ficelle de longueur égale à la largeur du tapis. Un coup de trame du métier mécanique serre cette « chenille » de points, l'unit à la précédente et l'attache en même temps à la chaîne. L'ouvrière prend à ses côtés une autre chenille, non pas au hasard, mais celle qui, d'après un numérotage préalable, doit voisiner sur le tapis avec la dernière posée. La couleur des points varie souvent beaucoup d'une chenille à la suivante ; mais comme ces points ont été méthodiquement *préparés* le long de chacune des chenilles, dans l'ordre qu'exige le dessin, il se trouve qu'en juxtaposant ces guirlandes de nœuds, les couleurs de leurs laines se raccordent ou s'opposent brin à brin, les unes aux autres, de manière à former exactement les fleurs, les ornements ou les sujets du modèle.

Si l'on ne tirait qu'un exemplaire de chaque dessin de tapis et s'il fallait, pour ce tapis unique, confectionner une à une les centaines de chenilles différentes qui le constitueront, en dosant sur chacune les nœuds de laine savamment assortis, la besogne serait bien plus compliquée que pour la Savonnerie véritable, faite à la main. Mais on n'établit pas moins

de 200 tapis à la fois et, pour chacun de ces 200 tapis, on façonne sur des machines spéciales, d'abord 200 exemplaires, tous pareils, de la chenille numéro 1, puis un égal nombre de la chenille numéro 2, et ainsi de suite.

La composition des chenilles est donc l'opération préliminaire : attentive au dessin « encarté » qu'elle a sous les yeux, et qu'il lui est facile de décomposer, d'épeler en quelque sorte — chaque point remplissant un carreau de papier quadrillé, — l'ouvrière, assise devant le métier où s'alignent 200 fils de chaîne, dirige le mouvement d'une pince qui va, comme une main humaine, chercher elle-même la couleur de la laine demandée dans une sorte de panier à ouvrage, consistant en des tubes circulairement rangés.

La pince se déroule au bout d'un ruban d'acier, saisit le fil, le pose en travers de la chaîne ; un battement du métier croise sur lui cette chaîne, pendant qu'une trame de jute glisse par-dessous et complète le liage. La pince, qui s'est enroulée, s'élance de nouveau en quête d'une autre couleur de laine et, à mesure que le travail progresse, ce tissu éphémère, à peine créé, est par la machine elle-même déchiqueté dans le sens de sa longueur et divisé en 200 chenilles, où les brins de laine pendent attachés à leur fil de chaîne. Ces brins sont d'autant plus longs que les fils de chaîne étaient plus ou moins écartés l'un de l'autre, sur le métier ; c'est ainsi que l'on règle la hauteur de

laine de la future carpette. Il suffit ensuite de classer ces 200 chapelets de points et de les répartir entre 200 tapis où ils formeront chacun une ligne.

Tout autre, et beaucoup plus simple, est le procédé d' « impression sur chaîne ». Il offre cependant, avec celui qui précède, cette analogie : que l'on y prépare, par grands lots, des fils que l'on divise après entre 1 000 tapis semblables. Sur des douzaines de tambours, de 1^m,50 de diamètre, sont enroulés comme sur des bobines ces fils de laine blanche prêts à être teints. Je viens de voir retirer, de dessus l'un d'eux, des écheveaux étalés qui ressemblent à certaines étoffes algériennes, rayés, comme ils sont, de toutes les couleurs de l'arc-en-ciel. Ces tranches bleues, rouges ou vertes qui se suivent sont, les unes, de simples hachures, les autres de larges bandes ; et ce striage, que nous pourrions croire fantaisiste, est le résultat d'une combinaison approfondie.

Ce millier de fils — il y en a 1 000, tous pareillement bigarrés — ne sont autre chose qu'une portion infime de 1 000 féroces tigres du Bengale, accroupis dans la jungle, qui figureront sur 1 000 tapis de foyer à vingt-cinq sous la pièce. Ceux que l'on enlève ici appartiennent au dos de ce fauve et portent le numéro 105. Pour un tapis de 0^m,70 de *large*, il faut une chaîne de 200 fils, éloignés par conséquent l'un de l'autre de 3 millimètres ; et, pour obtenir une *longueur* de tapis de 1^m,50 en

moquette bouclée, il faut tisser $4^m,50$ de fil; les deux tiers de la longueur sont absorbés par les reliefs de la boucle. — C'est l' « embuvage ». — On tient compte de cette réduction en imprimant, sur *trois* centimètres de long, la couleur dont on veut obtenir *un* centimètre sur le tapis terminé, et en proportionnant le dessin, ou « raccord », au périmètre du tambour.

Chacun de ces tambours, de ces « grosses caisses » devrait-on dire, immobile, est suspendu comme une roue à peu de distance du sol, de manière à laisser passer et repasser sous lui un petit chariot, porteur de brosses colorées. Le conducteur est guidé par une esquisse, dont le quadrillage, nuancé et repéré, lui commande de teindre en bleu n° 14 ou en rouge n° 26, l'endroit précis du cylindre qui porte le n° 422.

Un mouvement transversal du chariot demandé, glissant sur des rails, imbibe les fils; lorsque le tambour, ayant terminé sa révolution, est bariolé sur la totalité de son pourtour, on porte la laine ainsi teinte au « coffre à fixer », sorte de four en dalles de verre dévitrifié, très dures et insensibles aux acides où la couleur est cuite pendant vingt minutes par de la vapeur sèche, à 100 degrés de chaleur. Après un lavage final qui élimine l'excès du colorant, non fixé à la fibre, les écheveaux réunis bout à bout sont prêts à être tissés, prêts à faire leur partie dans cette symphonie imagée de 200 fils, où les 199 autres exécutants, qui ont chacun

appris leur rôle sur un cylindre séparé, viendront se ranger côte à côte pour former un tout harmonieux.

Grâce à l'impression sur chaîne et aux moquettes bon marché qu'elle permet d'établir, les tapis fabriqués ici atteignent une clientèle qui, il y a trente ans, ignorait le tapis. Une partie de ces produits s'exportent dans l'Amérique du Sud ; ils trouvent des acheteurs jusqu'en Extrême-Orient, parmi les Chinois et les Japonais, auxquels les colorations vives ne déplaisent pas. En France surtout, ils donnent une note de confortable et d'agrément à des intérieurs modestes, note précieuse et caractéristique du progrès contemporain, qui s'opère lentement au profit du plus grand nombre.

Une évolution, *inverse* de celle qui agit en faveur des consommateurs, réduit de plus en plus le profit des producteurs. Non point des producteurs ouvriers ; car dans l'usine où nous sommes, aussi bien que dans les autres, le taux des salaires n'a, depuis trente ans, cessé de croître ; la journée de travail y est plus courte, la besogne moins pénible grâce aux machines, le chômage presque inconnu, les institutions philanthropiques plus nombreuses et plus efficaces.

Mais la rémunération des producteurs capitalistes, la part des actionnaires et des patrons y subit une baisse constante. La manufacture dont je parle, la plus importante et l'une des plus prospères dans l'industrie des tapis a vu depuis quinze ans *doubler* son chiffre d'affaires, tandis que la quantité

de marchandises fabriquées devenait *huit fois* plus grande et que, par conséquent, leur prix baissait des *trois quarts*. Il y a trente ans, elle réalisait un gain de 350 000 francs avec 1 800 000 francs d'affaires ; aujourd'hui le total annuel de sa vente atteint 8 millions de francs, mais son bénéfice est resté identique passant de 20 p. 100 à 4 p. 100.

Et quoique j'aie constaté le même résultat partout, dans les branches de spéculation les plus diverses, dans les magasins de nouveautés et d'alimentation commme dans les établissements de crédit, dans le papier et dans le fer comme dans l'éclairage ou les transports, je crois qu'on ne saurait trop mettre en lumière ce phénomène, parce que rien ne vaut l'ironie de certains « faits » pour dégonfler certaines « harangues ».

En ce pays où il se dit beaucoup de choses folles, il se fait beaucoup de choses sages. Les choses folles sont dites par *la France qui se voit ;* les choses sages sont faites par *la France qui ne se voit pas.* Car il y a deux Frances : la publique et la privée ; celle du Parlement et des journaux, qui parle et fait parler d'elle ; celle des laboratoires et des usines, qui semble muette et dont on parle peu. La première est agitée et stérile ; la seconde est ordonnée et féconde. La première sème la discorde et fait battre les citoyens entre eux ; la seconde mène les hommes à l'assaut de la Nature et crée du bonheur à mesure qu'elle invente et applique ses inventions.

Ces deux Frances semblent séparées ; cependant la seconde fait tout le support de la première, et la première ne s'en doute pas. Je n'ai pu m'empêcher de noter ici cette réflexion, oiseuse peut-être et bonne tout au plus à « amuser le tapis ».

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE XIX

Les grandes Hôtelleries.

CHAPITRE XX

La Bourse.

CHAPITRE XXI

Les moyens de Transport urbains.

CHAPITRE XXII

Porcelaines et Faïences.

CHAPITRE XXIII

Tapis et Tapisseries.

ÉVREUX, IMPRIMERIE DE CHARLES HÉRISSEY

DO NOT REMOVE
OR
MUTILATE CARD

LE MÉCANISME DE LA VIE MODERNE

PAR

le Vicomte G. d'AVENEL

1re SÉRIE. — **Les magasins de nouveautés.** — Le Bon Marché; le Louvre; Belle Jardinière; Printemps; Samaritaine. — **L'industrie du fer.** — La fonte; l'acier; le Creusot. — **Les magasins d'alimentation.** — La nourriture moderne; les épiceries et usines Potin; la viande; les coopératives de consommation. — **Les établissements de Crédit.** — Les effets de commerce; Comptoir d'Escompte; Société Générale; Crédit Lyonnais. — **Le travail des vins.** — Raisin sec; sucrage et vinage; maladies et améliorations des vins; les grands crus; Bordeaux, Champagne, etc., etc.

2e SÉRIE. — **Le papier.** — Papier de chiffon, de paille et d'alfa; le papier de bois; papiers à billets de banque, à cigarettes, à écrire et à journal. — **L'éclairage.** — La lumière artificielle avant notre siècle; lampes à ressorts et bougies de stéarine; le gaz; l'électricité; l'acétylène; le pétrole. — **Les compagnies de navigation.** — L'ancien commerce maritime; Messageries transatlantiques; Chargeurs-Réunis; la concurrence sur mer; les passagers et le fret. — **La soie.** — Le commerce actuel de la soie; la filature et la teinture; le tissage; création de nouvelles étoffes. — **Les assurances sur la vie.** — Un vaccin contre le hasard; les assurés et les tables de mortalité; comment se font les assurances; compagnies et actionnaires, etc., etc.

3e SÉRIE. — **La maison parisienne.** — Les pierres; les maçons; les entrepreneurs; charpente; couverture et menuiserie; peinture et papier peint; vitrerie; plomberie; hygiène. — **L'alcool et les liqueurs.** — La fabrication de l'alcool; cognac; absinthe et liqueurs; usages industriels de l'alcool et alcoolisme. — **Le chauffage.** — La consommation du bois; charbon de bois et gaz; la houille; les appareils de chauffage. — **Les courses.** — Les chevaux français avant notre siècle; l'organisation des courses; entraîneurs et jockeys; les propriétaires et l'élevage; steeple-chases; demi-sang et haras; le public et le pari mutuel; les agences clandestines et les fraudes, etc., etc.

4e SÉRIE. — **L'habillement féminin.** — Chapeaux de feutre et de paille; plumes et fleurs; les fourrures; les corsets; les grands couturiers; les confectionneurs; les chaussures et les gants. — **La publicité.** — Les annonces de journaux; les réclames et la publicité financière; les prospectus; les affiches. — **Le théâtre.** — Décors et machineries; les trucs et l'éclairage; les costumes; la mise en scène; les acteurs; figurants, danseuses et orchestre; la censure et la claque. — **Le prêt populaire.** — La location de l'argent; le Mont-de-Piété; les bons Crépin-Dufayel; le crédit mutuel, etc., etc.

Chaque Série, 1 volume in-18 jésus, broché. . . 4 fr.

793 — Paris. — Imp. Hemmerlé et Cie.